Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HD WIDENER
HW QWME E

Marine-Rundschau

E. S. Mittler & Sohn, Verlag

WAR
22
10

KF476

HARVARD COLLEGE
LIBRARY

IN MEMORY OF

FRANKLIN TEMPLE INGRAHAM

CLASS OF 1914

SECOND LIEUTENANT
COAST ARTILLERY CORPS
UNITED STATES ARMY

WELLESLEY, MASSACHUSETTS
MAY 23, 1891 APRIL 11, 1918

TIFFANY & CO.

Digitized by Google

Marine-Rundschau

Monatsschrift für Seewesen

Siebenundzwanzigster Jahrgang

Mit Karten und Skizzen

Berlin 1922
E. S. Mittler & Sohn, Verlagsbuchhandlung, Kochstraße 68–71

Digitized by Google

War 22.10
KF476
HARVARD COLLEGE
JAN 4 1939
Ingraham fund

Inhalt

des Jahrganges 1922 der Marine-Rundschau.

	Seite
Eine neue britische Seekriegsordnung. Von Kapt. z. S. Gartzke 1, 57,	125
Österreich-Ungarn als Seemacht. II, III, IV, V, VI. Von Linienschiffsleutnant Frhr. Handel Mazzetti u. Fregattenlt. Igálffy von Igály 14, 71, 178, 241,	477
Englische und deutsche Panzerplatten. Von V. Admiral Rogge	20
Die Vermessungen und wissenschaftlichen Forschungen der Kaiserlichen Marine. Von K. Kapt. Spieß 26,	79
Von Cannes nach Genua. Von Otto König	86
Die Schlacht an der Dogger-Bank am 24. Januar 1915. Von K. Kapt. Groos . .	113
Entwicklung und Ende des deutschen Marine-Luftschiffwesens. Von Oblt. z. S. v. Schiller	136
Japans Aufstieg zur Weltgroßmacht und seine Hemmung. Von Kapt. z. S. a. D. Karl Schultz	165
Über Kleine Kreuzer. Von Ober-Marinebaurat Ahnhudt 193,	221
Die Marine der Vereinigten Staaten im Weltkriege. Von F. Kapt. a. D. Lawrence	231
Die Rolle der Seemacht in der französischen Geschichte. Von V. Admiral a. D. A. Meurer 269, 317, 422,	472
Das russische Heer von 1917 und die Revolution. Von Oberstlt. v. Giehrl . 281,	325
Wehrhaftigkeit zur See und das niederländische Flottengesetz	289
Die Bedeutung des Seewegs nach Sibirien. Von Dr.-Ing. Fr. W. Achenbach . .	296
Kondensatorlecke und ihre Folgen. Von F. Kapt. (I.) L. Jacks	300
Der Staat als Reeder. Von Prof. Dr. Ernst Schultze 335,	390
Das Echolot. Von Ober-Regierungsrat Prof. Dr. Maurer	348
Die flandrische Küste in den Machtkämpfen des 17. Jahrhunderts. Von Dr. Friedrich Graefe	365
Das Marinekorps in Flandern 1914 bis 1918. (See- und Küstenkrieg.) Von K. Kapt. a. D. Erich Edgar Schulze 379, 413,	461
Der Gefechtswert der Geschwindigkeit der Schiffe. Von F. Kapt. (I.) Köppen . .	433
Zur Frage des Unterwasser-Linienschiffs. Von Kaptlt. (I.) Fechter	493
Verschiedenes:	
Hundertjahrfeier der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin und die Marine. Von K. Kapt. a. D. Viertel	34
Funkentelegraphie bei Seenot	449
Rundschau in allen Marinen 37, 95, 152, 203, 255, 305, 356, 403, 443,	497
Aus großen Tagen:	
Eine U-Bootsfahrt im Mittelmeer. Von Kaptlt. (I.) Fechter 44,	102
Torpedobootsfahrten unter dem türkischen Halbmond. Von K. Kapt. a. D. Rudolph Firle 211,	260
Seemannsstücke aus aller Zeit	450
Neuere Bücher 50, 107, 160, 215, 264, 310, 360, 408, 453,	501
Inhaltsangabe von Zeitschriften . . . 53, 109, 162, 218, 266, 313, 363, 411, 458,	506

Digitized by Google

Eine neue britische Seekriegsordnung.

Von Kapitän zur See Gartzke.

Der 1873 gegründeten International Law Association hat bereits auf ihrer 29. Portsmouther Tagung von 1921, der ersten Nachkriegskonferenz, ein abgeschlossener Entwurf der „Laws of Naval War"*) vorgelegen. Dieser beachtenswerte britische Versuch einer vollständigen Kodifizierung des Seekriegsrechts wurde von ihrem Urheber, dem British Maritime Law Committee, mit einem Bericht in Portsmouth vorgelegt in der Hoffnung, schon hier die vollständige Zustimmung der gewichtigen internationalen wissenschaftlichen Vereinigung zu erhalten. Das Komitee hatte seit Februar 1918 in 17 Sitzungen, offenbar einem besonderen Auftrage folgend, den Entwurf in 8 Sektionen mit 117 Artikeln als Hauptteil mit 3 Anhängen bearbeitet. Im Hauptteil werden die Fragen über die örtliche Zulassung von Feindseligkeiten, über die bewaffnete Macht, über Methoden zur Schädigung des Feindes, über Rechte und Pflichten der Kriegführenden gegenüber dem feindlichen Eigentum, gegenüber Personen und in besetzten Gebieten, über Abkommen zwischen den Kriegführenden etwa bei Kapitulation, Waffenstillstand und Einstellung der Feindseligkeiten, schließlich über Förmlichkeiten bei der Aufbringung und in der Prisengerichtsbarkeit behandelt.

Die drei Hauptfragen des Handelskrieges, Blockade, Bannware und Neutralität, also der Hauptinhalt der Londoner Erklärung von 1909, werden in den gesonderten Anhängen behandelt. Der Grund für diese Formgebung mag ein doppelter gewesen sein. Das Komitee hielt sich an das bereits vorliegende Oxford Manual of Naval War, welches das Institute of International Law in dessen Oxforder Sitzung vom 29. 8. 1913 angenommen hatte. Dieser Vorkriegsentwurf einer britischen Seekriegsordnung hatte vom Inhalt der Londoner Erklärung völlig abgesehen, die England damals als international allgemein anerkannte Rechtsregeln wenigstens offen noch nicht ablehnen konnte. Die gesonderten Anhänge der Laws of Naval War können daher als eine nunmehr notwendige Ergänzung des älteren Oxford Manual angesprochen werden. Wahrscheinlich wollte man mit diesen umstrittensten Fragen des Seekriegsrechts aber den Hauptteil nicht unnötig belasten und diesen einer scharfen Kritik aussetzen, wenn über Blockade und Bannware gestritten würde. Eine Kritik ist schon deswegen zu erwarten, weil England fortan in Blockaden grundsätzlich die dem Feinde benachbarten Staaten einbeziehen will, „soweit diese fähig sind, dem Feinde zu Handelszwecken zu dienen". Dies und die damit verbundene völlige Umgestaltung des bisherigen Grundsatzes von der „einheitlichen Reise" fordern allein schon zu den schärfsten Widersprüchen heraus.

Der ganze Entwurf hat nicht einmal die ungeteilte Zustimmung der englischen Mitglieder der Vereinigung gefunden. Der zweite Vorsitzende des Komitees, Sir Graham Bower, selbst bekämpfte in Portsmouth und ebenso auf der zweiten Nachkriegskonferenz im Haag 1921 mit Erfolg die englische Auffassung, daß Handelsschiffe zu Zwecken der Verteidigung bewaffnet werden dürfen, ohne sie als kriegführend zu behandeln; damit wurde der springende Punkt des mit U-Booten geführten modernen Seekrieges getroffen. Sir Francis Piggott forderte die Prüfung der Grundlagen, ohne die jeder Code auf Sand baue.

*) Abgedruckt im Report der International Law Association (29th Conference held at the Town Hall Portsmouth). London 1920. Sweet & Maxwell Ltd., 3 Chancery Lane W C 2.

Digitized by Google

So sehr sich der Entwurf auch bemüht, durch möglichste Beibehaltung des Wortlautes der bisherigen Verträge das Schwergewicht des Überlieferten zu achten, so ist doch aus oft nur geringen, harmlos anmutenden Zusätzen und Fassungsänderungen, aus Auslassungen und schließlich auch aus sehr vielem Neuen eine erstaunliche Abkehr Englands von der maßvollen Mittellinie des bisher gültigen Seekriegsrechts festzustellen. Wenn man bedenkt, daß dieses zusammengebrochen ist, weil England die gewollte und wohltätige Mittellinie des Rechtsausgleichs im Weltkriege willkürlich überschritt, so ist der vorliegende britische Entwurf nur als ein Versuch Englands zu werten, der vorherrschenden Seemacht im Seekriegsrecht die äußersten Machtvollkommenheiten für immer zu sichern. Ehe wir in eine Besprechung dieses Versuchs eintreten, erscheint es geboten, einen Blick auf die Zusammenhänge zwischen dem britischen Seekrieg und britischer Seekriegsrechtspolitik zu werfen und zuvor die Anforderungen an ein brauchbares und haltbares Rechtsinstrument für den Seekrieg darzutun.

Krieg und Kriegsrecht.

Die ungeheuerlichen Auswirkungen des Weltkrieges, dessen Folgen Sieger, Besiegte und Neutrale selbst nach drei arbeitsreichen Friedensjahren nicht zu beseitigen vermochten, haben dem alten Gedanken, den Krieg unmöglich zu machen und ihn womöglich als Rechtsbegriff aus dem Völkerrecht auszuschalten, neue Nahrung gegeben. Der Völkerbundgedanke kristallisiert sich geradezu in der Garantie für die Erhaltung des Weltfriedens. Das Bedürfnis nach ihm ist gewaltig, und die Sehnsucht nach ihm ist ehrlich zu werten. Die Staatenpolitik muß hiermit rechnen. Und doch sehen wir, wie auf der Konferenz von Washington die Frage nach einer neuen Weltordnung nicht am Begriff des Krieges vorübergehen kann. Auch sie mußte zur Frage der Abrüstung von ihm sprechen, wenn sie ihn vermeiden wollte. Bis zu einer Ausschaltung des Krieges als biologisches Merkmal der menschlichen Rasse bleibt es erforderlich, ihn in das Rechtsbewußtsein der Völker einzugliedern und für den unglücklichen Fall seines abermaligen Eintritts auch ihn durch Rechtsregeln zu ordnen. Ohne diese würde er zu völliger Anarchie und Verwilderung der Sitten ausarten und die Früchte einer Jahrhunderte alten Kultur gefährden. Der Krieg darf eben keine „Negation des Rechts" werden, wie es der französische Admiral Aube aussprach, auch er muß, wie alle menschlichen Lebensvorgänge durch das Recht dem Interessenausgleich zwischen den Beteiligten logisch und praktisch unterworfen werden. Das Kriegsrecht stellte daher in Theorie und Praxis stets die nicht zu verneinenden Forderungen der Humanität an die Spitze seines Bemühens und ordnete auf dieser Linie die Rechte und Pflichten der Kriegführenden zueinander auf der einen Seite und die der Neutralen auf der anderen; auch die Neutralen mußten im Neutralitätsrecht Pflichten übernehmen, um ihr Recht, vom Feuerbrande des Krieges verschont zu bleiben, desto ungestörter zu genießen.

Ohne diesen Rechtsausgleich wäre das Bestehen einer Übermacht für die Völkergemeinschaft unerträglich. Erst die Rechtsschranke und ihre feierliche Anerkennung durch die Übermacht konnte zu ihrer Duldung führen. Mit Bezug auf die britische Überseemacht und ihre willkürlichen Überspannungen im Weltkriege sagte Wilhelm v. Siemens*): „Die Wirkung dieser Suprematie beruhte wesentlich mit auf dem Glauben der Völker, daß dieselbe bisher wohltätig gewirkt hat im Sinne der Freiheit aller, im Sinne der Ausbreitung der Kultur, der Achtung der Rechte der Schwächeren und auf dem Gefühl der Sicherheit vor Mißbrauch". Die

*) Wilhelm v. Siemens, Seerecht und Sicherung der Völkerwirtschaft in „Recht und Wirtschaft" August/September 1916.

Digitized by Google

ideelle Rechtsschranke kann also erst wirksam und wirklich praktisches Recht werden, wenn sich der Einzelstaat von dem Willen, es zu achten, leiten läßt. Gegen die Hervorkehrung des Standpunktes „Macht ist Recht" gibt es bisher in Ermangelung einer zwingenden Übergewalt über die Völker kein Mittel außer dem des moralischen Urteils der Welt. Mit ihm arbeitet der Völkerbundgedanke, der allerdings in seiner Versailler Prägung Hauptmächte und Nichtmitglieder kennt; sein Statut baut sich auf dem „Rechtsanspruch" Clemenceaus*) „aus 12 Millionen kämpfender alliierter Soldaten auf dem Schlachtfelde bei Kriegsende" auf. Mit diesem Rechtsanspruch konnte der Versailler Völkerbund „kein Organ des allgemeinen Völkerwillens, sondern mußte Organ des Siegerwillens werden, dem die Neutralen angefügt sind"**). Er erklärt die Struktur des Völkerbundtraktats von Versailles als „herrisch in den Artikeln, welche die Zentralgewalt der Großmächte befestigen sollen, unbestimmt, fast verwaschen in den Artikeln, welche den mächtigen Staaten internationale Verpflichtungen auferlegen" ***).

Land- und Seekriegsrecht.

Der Zweck des Krieges ist erfüllt, wenn der eine Teil der streitenden Parteien gezwungen wird, den Willen des anderen zu erfüllen und dies in einem Friedensvertrage anzuerkennen. Dieser beseitigt den Rechtszustand des Krieges als Ausnahme und löst ihn durch den normalen Friedenszustand ab. Anwendung der physischen Gewalt ist auch nach Clausewitz das Mittel, den Zweck des Krieges zu erreichen. Am klarsten tritt diese Auffassung vom Kriege im Landkrieg hervor. Die Vernichtung oder Ausschaltung des feindlichen Heeres, gleichviel wo, zwingt den nunmehr machtlosen feindlichen Staat, die Friedensbedingungen des Gegners zu erfüllen. Anders ist dieser in der Lage, Länder und Provinzen des Feindes zu besetzen und damit dessen staatliche Hoheit zu beseitigen oder zu schmälern. Im wohltätigen Gleichgewicht der europäischen Militärmächte ist ein ausgeglichenes Landkriegsrecht zustande gekommen. Die Haager Landkriegsordnung vom 18. Oktober 1907, das wertvolle Ergebnis langer europäischer Kriegserfahrungen aus vielen und blutigen Kriegen, hat wegen des in ihm verbürgten wirklichen Rechtsausgleichs die Stürme des Weltkrieges überdauert; trotzdem sie wie jedes Recht häufig gebrochen wurde, wird sie weiter als ein äußerst praktischer und wirklicher Rechtsausgleich von den Staaten anerkannt werden müssen. Der Gedanke, daß der Krieg ein zwischen den kriegführenden Staaten liegender Rechtsbegriff ist und daher im Landkriege ohne Antastung der Rechte, des Lebens und Besitzes der privaten Staatsangehörigen geführt werden kann, ist in das Gefühl der europäischen Kontinentalvölker vollends eingegangen. Wenn der Weltkrieg mit seiner Dauer schließlich zum Teil Formen des völkerrechtlich verbotenen Volkskrieges annahm, so ist dies ausschließlich auf den britischen Kriegsbegriff zurückzuführen, den England aus dem Seekrieg entwickelt.

Der Seekrieg ist aus den Formen der Piraterie hervorgegangen, die sich zwanglos alles dessen bemächtigte, was sie an Werten auf See vorfand. Auch die kriegführenden Seemächte früherer und frühester Zeiten beanspruchten die ungehemmte Schadloshaltung am Eigentum des Feindes ohne Rücksicht darauf, ob es als Silbergaleere dem Staate oder als Handelsschiff dessen Privaten gehörte. Die in solchem Kampf aller gegen alle stark gefährdete Handelsschiffahrt suchte

*) Ausspruch Clemenceaus bei der konstituierenden Versammlung zum Völkerbund im französischen Auswärtigen Amt zur Frage der Stimmenzuwendung.

**) Zorn, Deutschland und die beiden Haager Konferenzen. Stuttgart und Berlin 1920. Deutsche Verlagsanstalt.

***) Ludwig Bernhard, Was wird aus dem Völkerbund? Berlin 1920. Julius Springer.

Digitized by Google

durch eine Armierung ihrer Schiffe die Gefahren zu mildern. Die kriegführende Gewalt der Staaten zur See bestand bis zum Auftreten der ersten regulären Kriegsschiffe der Segelschiffszeit nur aus bewaffneten Kauffahrern. Diese wurden verdrängt, sobald das an Armierung und Stärke nicht mehr zu übertreffende Kriegsschiff, wie die „Sovereign of the Seas" (1637), dem armierten Handelsschiff die Aussicht auf Erfolg nahm; die weitere Steigerung der Armierung der Handelsschiffe hätte sie schließlich für ihren eigentlichen Zweck wertlos gemacht. Diese Entwicklung des Kriegsschiffes zu einem für Kampf und Schlacht eigens bestimmten Machtinstrument des Staates hätte zweckmäßig und logisch wie im Landkriege auch zu einer begrifflichen Trennung des Seekrieges der Staaten vom Handel, zumal vom privaten Eigentum, also zu einer Abschaffung des regellosen und schließlich völkermordenden Handelskrieges führen können. Tatsächlich ist die Entwicklung den entgegengesetzten Weg gegangen.

Die zahlreichen Schriften und Aufsätze aus der bewährten Feder des Vizeadmirals a. D. Freiherrn von Maltzahn*) haben immer wieder darauf hingewiesen, daß die Seekriege des Mittelalters zum großen Teil aus Gründen des Handelsneides und -anspruchs entstanden sind. An dem Zusammenfluß der Seehandelswege und wertvoller Handelstransporte wegen entbrannten die entscheidenden Seekämpfe und -schlachten. Wenn man des Handels wegen Krieg führte, so wollte man sich schon in ihm durch Zugriff auf den feindlichen Handel der erreichbaren und wirksamen Faustpfänder versichern und nicht erst die bezüglichen Vereinbarungen im fraglichen Friedensvertrage abwarten. Diese gewollte Verquickung des Handels mit dem Seekriege, die eine reinliche Scheidung des militärischen Gewaltausgleichs vom Handel ablehnte, wurde durch den stetig zunehmenden materiellen Wert der Kriegsschiffe und -flotten verstärkt, die sich nicht wie Armeen aus dem Boden stampfen ließen. Man hielt mit diesem Einsatz, dieser ultima ratio regis, in der Schlacht zurück, bis man des Erfolges sicher war oder bis die Existenz des eigenen Landes durch Invasion oder sonstige Gefahren in Frage gestellt war. Bis dahin suchte man den Gegner im weit gefahrloseren Handelskrieg nach Kräften zu schädigen. Man konnte sich dem Handelsangriff um so freier hingeben, je besser man den eigenen Handel geschützt wußte. In diesem Zuge entstand der britische Begriff der Fleet in being, das gefahrlose Wuchern mit Flottenmacht, bei dem man den Feind im Handelskriege schädigt und entkräftet, was sich der feindlichen Kriegsflotte mitteilen mußte. Der Kampf um die Seemacht wurde nicht ausgetragen, diese blieb unbestritten; die entnervte feindliche Flotte war äußersten Falles leichter zu schlagen.

Das zur Weltwirtschaft hinüberführende Zeitalter der Industrialisierung der Völker, das gleichzeitig das einer stetig wachsenden Bevölkerungszunahme wurde, machte die Völker noch weit abhängiger von der See als bisher. Die Aussicht auf eine erfolgreiche Gefährdung des für das einzelne Volk verschieden zu wertenden Seehandels mußte auch den Wunsch rege halten, diese Wechselwirkung zwischen Leben und Arbeit erhaltendem Seehandel und der Existenzfähigkeit des bekriegten Volkes für den Krieg auszunutzen. Der Seekrieg erhielt also einen dritten starken Antrieb, sich mehr und mehr nach der Seite des einträglichen Handelskrieges zu entwickeln, jedenfalls nicht auf ihn zu verzichten. Auf der Aussicht, den Feind im Seehandelskriege entscheidend zu schädigen, baute sich am Ende des 19. Jahrhunderts in Frankreich die Lehre seiner jeune école auf.

Dieser eigenartigen Mischung des Seekrieges aus dem Kampf der militärischen Gewalten gegeneinander und dem gleichzeitigen Streben, auch indirekt den Gegner

*) Vgl. auch Frhr. v. Maltzahn, Der Seekrieg. Leipzig 1906. G. B. Teubner.

Digitized by Google

durch Vernichtung und Wegnahme seines Handels zu schädigen, hat das Seekriegsrecht bei seiner Entwicklung Rechnung tragen müssen. In die anarchischen und zügellosen Zustände des frühen Mittelalters greift bereits lange vor Hugo Grotius der Rechtsgedanke ein. Dieser, der Vater des konstruktiven Kriegsrechts, scheidet um die Wende des 16. und 17. Jahrhunderts die Geister an den von Gott und der Natur gewollten Rechten und den anzuerkennenden militärischen Interessen der Kriegführenden, die ihrerseits Rechte heischen. Die starken Bemühungen dieses Mannes und aller seiner Nachfolger um den Rechtsausgleich stießen aber immer auf den Willen der britischen Seemacht, Rechte nur dort anzuerkennen, wo sie England nicht schädigten. Das Novemberheft 1921 dieser Zeitschrift hat uns abermals aus der Feder des Vizeadmirals Frhr. von Maltzahn*) die kaum zu übertreffende Studie aus der Entwicklungsgeschichte des Seekrieges gebracht. Während die Geschichte des Seekrieges gezeichnet wird, entsteht unwillkürlich die Geschichte Englands, „des maritimen Exponenten des alten Europa". England entwickelt sich durch Abtun der jeweilig stärksten Seemacht nach ihm zur europäischen Vormacht zur See und schließlich zur Weltvormacht. Jeder Anspruch eines anderen, am Meere Anteil zu haben, traf und trifft auf die britische Seemacht. Sie wird in der genannten Studie zu den „weltpolitischen Problemen der Gegenwart" jetzt in den von Europa abgekehrten Brennpunkt der ganz anders gearteten pazifischen Kräfte hineingestellt, mit denen sie sich auseinanderzusetzen hat.

Diese bisherige Vormachtstellung der britischen Seemacht mußte sich bei der Entwicklung des Seekriegsrechts bemerkbar machen. England selbst erkannte in der Rechtsregelung des Seekrieges Vorteile, zumal für den Fall, daß es an Seekriegen anderer nicht beteiligt war. Die Grundsätze der Humanität und die Notwendigkeit des Rechtsausgleichs konnte die britische Politik nicht offen ablehnen, wenn sie nicht verdächtig werden und mit der ganzen Welt in Streit geraten wollte. In diesem Zwang ließ es sich die britische Vormacht jedoch niemals nehmen, die Entwicklung des Seekriegsrechts in der Hand zu behalten, sie nach den eigensten Bedürfnissen zu zügeln.

Die in der Mitte des 19. Jahrhunderts noch gebräuchliche Übung kriegführender Seemächte, private Handelsschiffe zu armieren und mit Freibriefen versehen als Kriegsschiffe auf den feindlichen Handel anzusetzen, hatte bis zum Krimkriege schließlich zu unhaltbaren Zuständen auf der See geführt und den Anreiz dazu gegeben, beim Friedensschluß in Paris 1856 durch eine feierliche Deklaration der Seemächte die Kaperei endgültig zu verbieten. Der damalige Vorschlag der Vereinigten Staaten von Amerika, durch die Proklamierung der vollständigen Freiheit des Privateigentums im Seekriege ganze Arbeit zu machen, scheiterte an der Weigerung Englands, auf den Seehandelskrieg zu verzichten. Das vom Seehandel selbst stark abhängige und daher im Kriege gefährdete England erkannte im Seehandelskriege dennoch größere Vor- als Nachteile; es vertraute seiner Flottenmacht in Handelsschutz und -angriff. Die Folge war, daß die Vereinigten Staaten der Pariser Deklaration nicht beitraten, formell also das Recht, die Kaperei auszuüben, noch heute besitzen. Man beschränkte sich daher in Paris auf die Aufstellung der Grundsätze „frei Schiff, frei Gut" und der „effektiven Handelsblockade", die Papierblockaden ausschließen sollte. Man legte die Ausübung des nunmehr endgültig legitimen Handelskrieges ausschließlich in die Hände der organisierten Flottenmacht, in der Hoffnung, damit das Seerecht als bisherigen „Gegenstand bedauerlicher Streitigkeiten" **) zu garantieren.

*) Weltpolitische Probleme der Gegenwart. „Marine-Rundschau" November 1921.
**) Preambel zur Pariser Deklaration von 1856.

Digitized by Google

Die Haager Friedenskonferenzen und die Londoner Erklärung.

Mit dieser historischen Wendung der Entwicklung des internationalen Seekriegsrechts mußten auch die weiter arbeitenden Haager Friedenskonferenzen rechnen. Auf ihnen wollte man durch klare und abgeschliffene Rechtssätze über den Krieg dem Gedanken seiner Abschaffung oder Einschränkung näherkommen, indem man in den hier entstehenden internationalen Abkommen und Verträgen die Grenzlinie des wirklichen militärischen Interesses der Kriegführenden scharf herauszuarbeiten trachtete. Das Zugeständnis, im Gegensatz zum Landkriege das Privateigentum im Seekriege antasten zu dürfen, sollte an dieser Grenzlinie aufhören. Für den Seekrieg schlugen hier abermals die Vereinigten Staaten von Nordamerika den Verzicht auf den Angriff auf das Privateigentum vor. Das Bannwaren- und das Blockaderecht sollten allerdings beibehalten werden, da sie das militärische Interesse der Kriegführenden berühren, das Seebeuterecht sollte jedoch als den Grundsätzen der Humanität widersprechend fallen. Abermals verhallte die Warnung der Vereinigten Staaten gegenüber britischer Seemacht, die im Handelsangriff, zumal unter den neuzeitigen Verhältnissen, stärkere Vorteile als Nachteile für sich selbst erkannte. Die Angleichung des Seekrieges an den Landkrieg und sein Recht war nicht erreichbar.

Es war ein überaus schwieriges Unternehmen für das Völkerrecht, nunmehr auf dem Boden des britischen Anspruchs das notwendige Rechtsinstrument zu formen. Man setzte starke Hoffnungen in den auf der zweiten Haager Konferenz beschlossenen Internationalen Prisenhof und seine wirklich unparteiische Arbeit. Hier glaubte man ehrlich die praktische Rechtsschranke gegen die stets zu befürchtende Willkür mächtiger kriegführender Seestaaten gefunden zu haben.

Die Beschlüsse der Londoner Konferenz von 1908/09, zu der England selbst eingeladen hatte, sollten die in Theorie und Praxis anerkannten Rechtsgrundsätze des Völkerrechts zu einem endgültigen Gesetzbuch über Blockade, Bannware und Neutralität im Seekriege zusammenfassen, auf Grund dessen die Seemächte ihre Kriegshandlungen einrichten und der Internationale Prisenhof Recht sprechen konnten. Das praktische Völkerrecht, das von der Gewalt der Tatsachen in der politischen Atmosphäre vom Haag und in London abhängig blieb, wurde also gezwungen, hier eine mittlere Linie einzuhalten. Die Aussicht, den Seekrieg begrifflich und praktisch durch Ausschaltung des Handelskrieges dem Landkrieg anzunähern und ihn wie diesen zu militarisieren, d. h. auch seine Entscheidung allein auf den Austrag der Waffen abzustellen, war begraben. Das jetzt entstehende System mußte auch rechtstheoretisch äußerst kompliziert werden. Die Aufgabe, die Interessen der Kriegführenden und Neutralen im modernen Seekriegsrecht gegeneinander abzuwägen, ist zwar im Haag und in London in kaum zu übertreffender Weise gelöst worden. Das entstandene Seekriegsrecht hätte auch den Belastungen des Weltkrieges widerstanden, wenn alle Kriegführenden in ihm den gleichen Willen zum Recht bekundet und die vorgezeichnete Mittellinie innegehalten hätten. Mit der willkürlichen und einseitigen Abwandlung des Rechts in seinen Grundsätzen, durch Erweiterung, Zusätze und Streichung der gegebenen Rechtsregeln bis zu ihrer völligen Entstellung oder gar Vernichtung entstanden aber jene verhängnisvollen Störungen des notwendigen Rechtsausgleiches; sie zwangen den geschädigten Kriegführenden, besonders Deutschland, sein dadurch verlorenes Recht durch Repressalie (Unterseehandelskrieg) wieder wettzumachen. Der britische Kriegsbegriff und die Art der Kriegführung im Weltkriege, die sich aus dem Seehandelskriege zum alles erfassenden und allein entscheidenden Wirtschaftskriege

Digitized by Google

auswuchsen, sind durch diese historische Entwicklung des Seekriegsrechts heraufgeführt worden.

Die vorherrschenden Seemächte, zumal England, wußten hierzu die Notwendigkeit der Beibehaltung des Seehandelskrieges stets mit ihrem militärischen Bedürfnis, welches das Völkerrecht ja achten wollte, zu begründen. Flotten, so gaben sie vor, könnten nicht wie Armeen Länder und Provinzen des Feindes besetzen. Ihre Fähigkeit, den Feind zu schädigen, ende im Angriff oder in der Vernichtung der feindlichen Flotte; diese wisse sich nur allzu oft in befestigten Häfen der Schlacht und Entscheidung zu entziehen. Aber auch im Falle ihrer Beseitigung könnten Flotten höchstens den Ansatz des Landkrieges auf das feindliche Land unterstützen. Den Seemächten fehle hierzu in Ermangelung starker Armeen, über welche die Landmächte stets verfügten, oft die Möglichkeit. Den Seemächten müßte daher im Seehandelskriege die Fähigkeit belassen werden, den Feind durch Angriff und Wegnehmen seines Privateigentums auf der See zu schädigen und ihn damit mittelbar dem Willen seines Gegners zu unterwerfen. (Seebeuterecht.) Das Recht der Kriegführenden müsse sich sogar auf das Privateigentum der Neutralen ausdehnen, wenn diese zum Krieg geeignete und daher verbotene Bannware an den Feind herantrügen (Bannwarenrecht) oder wenn sie die erklärte Blockade über die feindliche Küste brächen (Blockaderecht). Die Seemächte beanspruchten also stets eine unterschiedliche Behandlung im Völkerrecht gegenüber den Landmächten. Der bekannte Marinehistoriker Englands, Sir Julian Corbett*), gibt dem noch nach dem Weltkriege Ausdruck, als er den Begriff „der Freiheit der Meere" im Kriege ablehnt und gegenüber dem Brecher des Weltfriedens dem Völkerbund die Machtvollkommenheit zuspricht, das Seeinterdikt zu verhängen:

„It comes then to this that if Freedom of the Seas is pushed to its logical conclusion of forbidding altogether the capture and destruction of private property at sea, it will in practice go far to rob fleets of all power of exerting pressure on an enemy, while armies would be left in full enjoyment of that power. The balance of naval and military power, which has meant so much for the liberties of the world, would be upset, and the voice of the Naval Powers would sink to a whisper beside that of the Military Powers."

Der Gedankengang ist durchaus britisch. Es gehört das ganze Selbstgefühl der Briten dazu, angesichts der ungeheuerlichen Folgen des Wirtschaftskrieges im Weltkriege, den der britische Seekrieg heraufführte, von den „Freiheiten der Welt" zu sprechen. Corbett vergißt, daß im Weltkriege gerade auch die Seemächte starke und große Armeen auf die Schlachtfelder des Kontinents geworfen haben und daß der Völkerbund, dem zu Liebe er ja den Seehandelskrieg erhalten wissen will, nicht bloß über Flotten verfügt. Die Zusammenhänge, welche Corbett andeutet, sind für eine weitere Unterscheidung der Rechte des See- und Landkrieges nicht mehr durchschlagend. Das Schild des Völkerbundes wird hier nur ausgehalten, um britischen Interessen zu dienen.

Wenn die Verhinderung einer zweiten Weltkatastrophe durch Beseitigung des Wirtschaftskrieges aus dem Völkerleben als unumgänglich erscheint, wird es notwendig sein, an die Fundamente des bisherigen Seekriegsrechts zurückzugehen und ihre völkerrechtliche Berechtigung erneut zu prüfen. Eine Betrachtung der britischen Seekriegführung im Weltkriege soll uns dem näher bringen.

*) Sir Julian Corbett, The League of Nations and Freedom of the Seas. Oxford 1918. University Press.

* * *

Digitized by Google

Der britische Wirtschaftskrieg im Weltkriege.

Der Seekrieg.

Vizeadmiral a. D. Freiherr von Maltzahn hat in seiner obengenannten Studie das strategische Grundprinzip, wie es sich in den englisch-holländischen Seekriegen herausbildete, wie folgt umschrieben: „Der Kampf um die Seeherrschaft durch die Schlacht ist das Entscheidende im Seekriege; wo es zu solcher Entscheidung nicht kommt, handelt der richtig, der durch Vorgehen bis an des Gegners Küste die See für sich in Beschlag nimmt". Dieser Grundsatz kann bei dem gültigen Seekriegsrecht durchaus auch auf unsere Zeit übernommen werden. Die Seekriegsgeschichte hat die schnell fördernde Entscheidung durch die Schlacht häufig erwiesen. Mit Englands Ruhmestag von Trafalgar rettete es nicht nur die britischen Inseln vor der Invasion Napoleonischer Heere, sicherte sich die Seeherrschaft für den damaligen Krieg und bereitete damit den endgültigen Sturz des Korsen vor, sondern es begründete mit dem Opfer von 443 Toten und 1227 Verwundeten seine für ein Jahrhundert nicht mehr anzufechtende Vormachtstellung. Die Seeschlacht von Tsuschima (1905) beendete mit einem Schlage den russisch-japanischen Krieg und führte zu schnellem Friedensschluß, weil mit der Vernichtung der russischen Flotte für Rußland die Aussicht verschwand, „die japanischen Heere in der Mandschurei zum Gefangenen russischer Seeherschaft zu machen"*). Hier ist die rein militärische Auswirkung des Seekrieges als möglich erwiesen.

Auch der Weltkrieg hätte mit dem rechtzeitigen Einsatz aller vorhandenen Seekriegswaffen zu schnellem Ende geführt werden können. Der anfängliche Glaube an einen kurzen Krieg fußte zum größten Teil auf der Vorstellung von notwendig schneller Waffenentscheidung auf See. Britische Äußerungen aus der Vorkriegszeit an gewichtiger Stelle berechtigten auch hierzu. Eine geschlagene deutsche Flotte hätte die Ostsee britischer Seemacht nicht verschließen können und England die heißersehnte Verbindung mit dem russischen Bundesgenossen gebracht. Die russischen Heere hätten dann an der langgestreckten preußischen Küste abgewehrt werden müssen, die deutschen Verbindungen mit Skandinavien, besonders zur Erzversorgung, wären unterbrochen worden, und das hätte auch die materielle deutsche Kriegführung in Frage gestellt. Mit dem Verschwinden der britischen Flotte oder ihres Hauptteils war der Ausgang des Kampfes um das freie Meer mit dem Rest der alliierten Flotte kaum mehr fraglich. England hätte seine Sicherheit dann nicht mehr auf den Schlachtfeldern Frankreichs und Belgiens, sondern an den eigenen Küsten verteidigen müssen. Der Gedanke der Zersplitterung der deutschen Kräfte auf möglichst vielen Kriegsschauplätzen, der dem politischen und militärischen Plan der Verbandsmächte zugrunde lag, hätte sich in das Gegenteil verwandelt. Wie die militärische Entscheidung zur See auch ausfiel, den Mittelmächten wäre die Hungerwirkung britischer Blockade, der Welt wären die vernichtenden Folgen des britischen Wirtschaftskrieges erspart worden.

Der Operationsplan der britischen Admiralität sah solche gesunde Entwicklung nicht vor. Er stellte sich von vornherein auf den Gedanken ein, die britische Flotte als fleet in being zu verwenden. Seine Grundzüge zeichnet der Führer der Großen Flotte im Weltkriege, Viscount Jellicoe of Scapa**), in seinen Denkwürdigkeiten: Sicherung des ungehinderten Gebrauchs der See für britische Handelsschiffe, Ausübung eines ständigen wirtschaftlichen Drucks auf

*) Frhr. v. Maltzahn, Der Seekrieg. a. a. O.
**) The Grand Fleet 1914—1916. Its Creation, Development and Work. London. Cassell & Co.

Digitized by Google

den Gegner, der ihm den Gebrauch der See vorenthält und zur Annahme des Friedens zwingt, Deckung und Unterstützung des Überganges der Armee nach Übersee und Verhinderung der Invasion. Das ist die Betätigung der britischen Flotte als fleet in being, die sich der Schlacht zu entziehen trachtet, weil sie die britische Seemacht schwächen oder in Frage stellen könnte. Sie nimmt lieber die Unsicherheit der umstrittenen Seemacht in Kauf und wirkt im Seehandelskriege, zu dem ihr das gültige Seekriegsrecht mit Seebeute, Blockade und Bannwarenerfassung die Grundlagen bot.

Der Seehandelskrieg.

Das deutsche Admiralstabswerk *) über den Weltkrieg hat die britischen Erwägungen hierzu dargetan und vor allem bewiesen, daß solchem britischen Plan unbedingt die rechtzeitige offensive Verwendung der deutschen Flotte zur Erzwingung der Schlachtenentscheidung entgegengesetzt werden mußte. Die strategisch defensive Verwendung auch der deutschen Flotte, die Erwartung, den Krieg durch siegreiche Landschlachten auf dem Kontinent zum Ende zu bringen, waren um so mehr grundlegende strategische Irrtümer, als Deutschland dem britischen Handelsangriff nur die Kriegführung seiner Auslandskreuzer entgegenzusetzen hatte. Der britische Handel war auch nach dem Gutachten der Commission on Supply of Food and Raw Material in Times of War, welche etwa 10 Jahre vor Beginn des Weltkrieges die Gefährdung der britischen Wirtschaft im Kriege untersuchte, nur durch einen „planmäßigen Angriff" zu gefährden. Man mag die deutsche Auslandskriegführung eine organisierte Form des Handelsangriffs nennen; ihre Wirkung war nicht entscheidend, sie entfiel vor allem sehr bald und vollständig mit dem Verschwinden des letzten deutschen Auslandskreuzers von der See, wie vorauszusehen war. Sie lebte in der Improvisation des Unterseehandelskrieges wieder wirksam auf, aber doch erst so spät, als die würgenden Wirkungen des britischen Wirtschaftskrieges schon eingesetzt hatten, und zu spät, um diesem noch rechtzeitig zu begegnen. Die deutsche Seestrategie spielte also der britischen Absicht, durch die bei Wirtschaftskriegen unvermeidliche lange Dauer des Krieges zu wirken, in die Hand. Der Wirtschaftskrieg selbst war von England vorbereitet wie der Aufmarsch von Heer und Flotte.

Deutschland und seine Verbündeten mußten mit dem Eintritt Englands in die Reihe ihrer Gegner auf die Ausübung der Blockade durch die britische Flotte gefaßt sein. Man rechnete in ihr gewiß mit einer Unterbrechung der Zufuhren von Übersee und wußte, daß „die Seeherrschaft mit gepanzerter Hand an die Türen der deutschen Handelskontore und Arbeiterwohnungen klopfen würde" **). Man vertraute aber auf die zwingende Kraft des gültigen Seekriegsrechts und seiner Rechtsschranken, die nur die zum Kriege bestimmte Bannware dem Zugriff der Seemacht preisgab oder den Gegner zwang, eine effektive Blockade aufzurichten; in ihr gedachte man die feindliche Flotte bis zum erträglichen Kräfteausgleich zu schädigen und schließlich Aussicht auf eine erfolgreiche Schlachtentscheidung zu erhalten. Rechneten doch selbst sachverständige Kreise damit, daß das merkantil denkende England aus eigenstem Interesse im Kriegszustande den deutschen Markt über die neutralen Anlieger hinweg mit britischen Waren beschicken würde, um auf die Dauer den selbstempfundenen Einbußen am Handel mit Mitteleuropa zu entgehen. Dieser Verlaß auf den Rechtsausgleich des Völkerrechts, den dieses tatsächlich

*) Der Krieg zur See 1914—1918. Bd. 1: Nordsee. Berlin. E. S. Mittler & Sohn.
**) Frhr. v. Maltzahn, Seemacht und Kriegsflotte. Vgl. auch: Der Krieg zur See 1914—1918. Bd. 1: Nordsee. S. 43.

Digitized by Google

sichern wollte, ist durch die Machtäußerungen der britischen Seemacht im Weltkriege gründlich Lügen gestraft worden. Allein mit dieser Vertrauensseligkeit in die Macht des Rechts kann man in Deutschland die Unterlassung einer umfassenden Organisation zur Sicherung der deutschen Wirtschaft durch Aufstapelung von Lebensmitteln und Rohstoffen erklären. Diese Vertrauensseligkeit, zusammen mit dem Mangel an hinreichenden wirtschaftlichen Gegenmaßnahmen, bedingte trotz offensivster Landkriegführung die strategische Defensive, in der auch der Landkrieg zum Stellungskrieg erstarrend versumpfen mußte. Sie mußte auf die Dauer zu einem „ewigen Leiden" führen, wenn „das blitzende Vergeltungsschwert nicht einmal schnell und kräftig aus ihr zur Vergeltung überging"*). Das hat die deutsche Flotte häufig genug versucht, aber selbst nach der unvollständigen Schlacht vor dem Skagerrak aus der geographischen Ungunst der deutschen Stellung heraus bis zur endgültigen Entscheidung nicht zu erzwingen vermocht. Die Auffassung, daß Deutschland im Weltkrieg schon Sieger blieb, wenn es sich zu behaupten wußte, war eine vollständige Verkennung der britischen Seemacht und ihrer Absichten im Wirtschaftskriege.

Dennoch war dieses Vertrauen auf das Völkerrecht nicht einmal berechtigt. Es mußte auffallen, daß England der Londoner Erklärung wegen Weigerung seines Oberhauses die Ratifikation versagt hatte. Schon im südafrikanischen Kriege hatte es seine Maske gelüftet. Auf deutsche Vorstellungen wegen gewisser britischer Übergriffe zur See ließ es antworten: „Die Handhabung des Seerechts müsse jeweils nach der geographischen Lage und der Verkehrsmöglichkeit des Gegners abgewandelt werden". England hatte eben seinen besonderen Begriff vom Seekrieg. Er soll nicht etwa die Fortsetzung des Landkrieges auf der See sein, sondern er will von der See her allein wirksam den Gegner erdrosseln und die Landkriegführung in seinen Bann ziehen, ohne Rücksicht auf den Gang der militärischen Handlung. Auch hierzu war Deutschland gewarnt: Im Jahre 1911 lehnte England amtlich den Art. 23 h der eben zustande gekommenen Haager Landkriegsordnung ab, der neben der Zerstörung und Wegnahme feindlichen Eigentums im Landkriege „die Aufhebung oder zeitweilige Außerkraftsetzung der Rechte und Forderungen von Angehörigen der Gegenpartei oder die Ausschließung ihrer Klagbarkeit" **) untersagt. Diese von ihm selbst gezeichnete feierliche Erklärung legte England dahin aus, daß durch sie nur die Neuschaffung von Handelsverboten und die Außerkraftsetzung im Wege der Proklamation militärischer Befehlshaber ausgeschlossen werden solle. In England könne es sich nicht darum handeln, „im Kriegsfalle ein Handelsverbot zu statuieren, da dieses nach Englands gemeinem Recht schon sowieso bestehe und bei Kriegsausbruch von selbst in Kraft trete". Es wurde durchsichtig, daß England seinen überspannenden Begriff vom „Feinde" und „vom Handel mit dem Feinde" nicht nur innerhalb der Grenzen seiner Jurisdiktion in Gesetz und Verordnung anwenden, sondern daß es ihn auch in das Seekriegsrecht hineintragen und damit gegenüber den Neutralen wirken würde. Das Seekriegsrecht ist für England nur eine Rechtsschranke, solange sie ihm selbst dienlich bleibt, die aber überschritten wird, wenn britische Interessen unter ihr leiden. Die erwähnte Royal Commission on Supply of Food brauchte im Vertrauen auf die britische Flottenmacht eine Aufstapelung von Lebensmitteln und Rohstoffen in England für den Kriegsfall nicht zu empfehlen, sie gab gleichwohl anheim, „die Ausgestaltung des Völkerrechts zu einem der Faktoren zu machen, welcher in richtigem Maße zur Aufrechterhaltung der britischen Sicherheit bei-

*) Clausewitz, Vom Kriege.

**) Dr. Georg Brodnitz, Das System des Wirtschaftskrieges. Tübingen 1920. J. C. B. Mohr.

Digitized by Google

tragen könnte, indem es den feindlichen Operationen Einschränkung auferlegte" *). Dem oft betätigten Zug Englands, auf solche Einschränkungen hinzuwirken, steht die britische Stellungnahme zur Londoner Erklärung gegenüber. Durch seine Kriegsverordnung vom 20. 8. 1914 erklärte England bereits: „Die Regierung hat entschieden, die Londoner Erklärung im allgemeinen annehmen zu wollen, jedoch mit gewissen Abänderungen und Zusätzen, die sie unbedingt für notwendig erachtet, um die Operationen zur See wirksam durchzuführen." Mit dieser Erklärung, welche u. a. den Grundsatz der einheitlichen Reise auch auf relative Bannware ausdehnte, welche die „Vermutung feindlicher Bestimmung einer Ware" schon für ausreichend zur Aufbringung festsetzte, beschritt England den Weg, der schließlich zu einer vollständigen Beseitigung des Rechtsinstruments für den Seekrieg und letzten Endes zur völligen Absage von der Londoner Erklärung führte.

Der Seehandel der Mittelmächte wurde bei Eröffnung der Feindseligkeiten abgeschreckt. Er blieb nur auf die Küstenfahrt und auf die freie Ostsee beschränkt. Die deutschen und österreichisch-ungarischen Handelsschiffe im Überseedienst suchten Asyl im neutralen Auslande und legten auf. Der deutsche friedliche Handel suchte Schutz unter den neutralen Flaggen, die ihm das Seekriegsrecht gewähren sollte. England hatte keine starken Aussichten, durch Ausübung des Seebeuterechts den Gegner entscheidend zu schädigen. Die Errichtung der effektiven Blockade über die deutschen Küsten war schwierig und gefahrvoll. An sie vorgeschobene Blockadestreitkräfte wurden durch die neuen Seekriegsmittel, Mine, Unterssee- und Torpedoboot, stark gefährdet. Mit ihnen hätte man dem erwarteten deutschen Operationsplan in die Hände gearbeitet, der vor der anzustrebenden Schlachtentscheidung einen Stärkeausgleich durch möglichste Schädigung der Blockadestreitkräfte anstrebte. Man entschloß sich daher schon in frühzeitigen strategischen Erwägungen vor dem Weltkriege, den zur Nordsee strebenden Handel durch eine Kette von Kreuzern und Hilfskreuzern in der etwa 160 sm breiten Linie Shetlands-Inseln—norwegische Küste und im Kanal zu kontrollieren. Das britische Flottengros konnte dann in den vom Kraftzentrum der deutschen Flotte weit entfernten nördlichen Häfen die deutsche Tätigkeit abwarten oder auch in mehr oder minder langen Streiffahrten durch die Nordsee den Anspruch der Seemacht geltend machen; sie konnte als fleet in being drohen. Diese zuweilen mit dem Ausdruck einer „long distance blockade" bezeichnete Art des Seehandelskrieges konnte auf Anerkennung als effektive Blockade im Sinne einer Handelsblockade nicht Anspruch erheben, so gern England aus der Aufstellung der genannten Bewachungsstreitkräfte auch sein Recht als blockierende Seemacht gezogen hätte. Diese Linien versperrten auch den Zugang zu den skandinavischen Neutralen und nach Holland, was das Völkerrecht ausdrücklich untersagte. Sie waren auch nicht effektiv im Sinne der Pariser Deklaration, da sie von den deutschen Hilfskreuzern „Berlin", „Kaiser Wilhelm der Große", „Möwe", „Wolf" und „Meteor" mehrfach erfolgreich durchbrochen waren. Sie wären von Handelsblockadebrechern zu deutschen Gunsten noch weit öfters durchbrochen worden, wenn nicht das System der deutschen Zwangswirtschaft die Aussicht auf hohe und höchste Gewinne von selbst zerstört und sich Deutschland durch seine Zwangswirtschaft nicht gewissermaßen selbst blockiert hätte. Damit soll nur ein zwingender Zusammenhang angedeutet, keineswegs Kritik geübt werden. Das deutsche Blockadesystem kann daher höchstens als eine den neuzeitigen Verhältnissen des Seekrieges angepaßte Art der

*) Dr. Georg Brodnitz, Das System des Wirtschaftskrieges. Tübingen 1920. J. C. B. Mohr.

Digitized by Google

Kriegsblockade angesehen werden, die sich gegen die feindliche Kriegsflotte richtete und nach Möglichkeit dem Handelskriege diente.

Die tatsächliche Gefährdung englischer Bewachungsstreitkräfte in der Nordsee wurde früh durch die Vernichtung der Kreuzer „Hogue", „Cressy" und „Aboukir" durch „U 9" erwiesen. Alle diese Erwägungen und Tatsachen ließen England zwar von der Erklärung einer rechtsgültigen Blockade absehen, dennoch wollte man auf die Erzeugung von Blockadewirkungen nicht verzichten. Hierzu mußte das allein übrigbleibende Bannwarenrecht herhalten. Reichte es in seiner legitimen Form nicht aus, so mußte es „nach der geographischen Lage und den Verkehrsmöglichkeiten des Gegners abgewandelt werden". Schrieb das Seekriegsrecht die Anwendung der Lehre von der „einheitlichen Reise" nur für absolute Bannware vor, so mußte eine Erweiterung auf „relative Bannware" Platz greifen. Reichte die Liste der absoluten und relativen Bannware zur Abschnürung der feindlichen Wirtschaft nicht aus, so mußte sie erweitert werden. Tatsächlich verschwand schließlich jegliche Unterscheidung zwischen absoluter und relativer Bannware in einer alphabetischen Liste vollständig. Dies wurde, wie folgt, begründet: „Die Umstände des gegenwärtigen Krieges sind so eigenartig, daß die Regierung Sr. Majestät der Ansicht ist, daß für die praktische Wirkung die Unterscheidung zwischen den beiden Klassen aufgehört hat, irgendeinen Wert zu haben"*). Der zu den neutralen Anliegern Deutschlands strebende Seehandel wird von vornherein als für den Feind bestimmt und diesem zur Stärkung seiner Widerstandskraft nützlich verdächtigt. Schon im August 1914 brachten britische Seestreitkräfte Lebensmitteltransporte nach Holland auf, England forderte gegenüber niederländischen Vorstellungen „Garantien der holländischen Regierung" und dehnte damit seinen Begriff vom „Feinde" auf die Neutralen, besonders auch auf die neutralen Regierungen aus. Sie werden jetzt kraft Bannwarenrechtes, trotz tapfersten Einsprüche selbst der damals neutralen Vereinigten Staaten von Amerika, in das Netz britischer Blockadewirkungen einbezogen. Der amtliche holländische Neutralitätsbericht vom September 1915 kennzeichnet den Zustand treffend: „Diese Abänderungen und Zusätze machten mit annähernder Vollständigkeit alle Garantien illusorisch, welche die Londoner Erklärung dem Handel und der neutralen Schiffahrt gegen die mögliche Willkür der Kriegführenden auf dem Gebiete des Transportes relativer Bannware gegeben hatte. Darüber hinaus beseitigen sie jeden Unterschied zwischen absoluter und relativer Bannware".

Der Mangel an Platz verbietet es, hier alle Züge dieses britischen Systems darzulegen, das in zahlreichen Kriegsverordnungen (orders in council) und in dem umfangreichen Notenwechsel mit den neutralen Mächten, zumal mit den Vereinigten Staaten, zum Ausdruck kommt. Diese erklärten am 5. 11. 1915: „Die Blockade, auf der solche Methoden teilweise gegründet sind, ist nicht effektiv, ungesetzlich und nicht vertretbar." England ließ von seinen Methoden nicht ab. Es wies sein Parlament häufig auf seine Rechte als Kriegführender hin. In einer gemeinsamen Denkschrift Frankreichs und Englands vom 7. 7. 1916 wurde der völlige Wegfall des Grundsatzes der „einheitlichen Reise" in Fällen der Bannware und Blockade begründet: „Die germanischen Mächte haben all ihren Scharfsinn aufgebracht, den auf ihnen lastenden Druck zu lösen und einen Kanal für ihre Bedürfnisse wiederzuöffnen; die Alliierten wollen daher einfach die historischen und gedachten Regeln

*) Hier und zu weiteren Hinweisen aus diplomatischen Noten des Weltkrieges wird auf das im Handel nicht erhältliche amtliche Urkundenwerk des Reichs-Marine-Amts „Seekriegsrecht im Weltkriege", Band 1 bis 4, Bezug genommen.

Digitized by Google

des Völkerrechts annehmen. Sie widersetzen sich auf das äußerste dem Gedanken, das Leben von Nichtkämpfern zu bedrohen (!); sie wollen nicht ohne Grund neutrales Eigentum antasten, vielmehr in Schadensfällen, die in gutem Glauben der Kaufleute eingetreten sind, deren Beschwerde anhören und ihnen die notwendige Entschädigung gewähren".

Das Schicksal der vielen neutralen Prisen vor dem Forum britischer Prisengerichtsbarkeit ist bekannt. Auch für sie galt der britische Begriff vom „Feinde", der jeden Träger der feindlichen Wirtschaft ohne Ansehen seiner Staatsangehörigkeit einschließt. Auch die britischen Prisenrichter unterwarfen sich nicht dem internationalen Recht, sondern einzig und allein dem britischen Gesetz vom „Handel mit dem Feinde", der abzustrafen ist, weil sich eben jeder eines Vergehens gegen Rechte des britischen Volkes strafbar macht, der es wagt, mit Englands Feinden Handel zu treiben, wann, wo und wie immer dies geschieht. Die Freiheit des friedlichen Handels, den das Landkriegsrecht ausdrücklich anerkennt und das Seekriegsrecht achtet, wurde hiermit erdrosselt; „Vermutungen" und „an Order"-Konsignierungen schoben dem Angeklagten von vornherein die Beweislast zu.

Die britische Regierung legte zur Begründung ihrer Bannwarenpolitik stets größten Wert auf den Hinweis, daß sie sich auf Ausübung des Bannwarenrechtes allein beschränke und dabei „in strikter Übereinstimmung mit dem Völkerrecht handele"*), also von einer Blockade absehe. Die Verordnungen und Noten Englands lassen im Unterton die Absicht auf Blockadewirkungen indessen stets erkennen, um schließlich offen auszusprechen: „Seiner Majestät Regierung hat es vom Augenblick der Eröffnung einer Blockadepolitik mit Widerwillen empfunden, alle Strafen, die einem Blockadebruch folgen, von neutralen Schiffen zu erpressen. In ihrem Bestreben, die Lasten zu erleichtern, welche das Bestehen eines Kriegszustandes zur See dem neutralen Seehandel unvermeidlich auferlegt, erklärt sie ihre Absicht, von der Rechtsübung, Schiff und Ladung wegzunehmen, abzusehen, welches die Kriegführenden gegenüber dem Blockadebruch stets beansprucht haben. Sie beschränkt sich auf ihren Anspruch, Ladungen, die für den Feind bestimmt sind oder zu seinem Gebiet gehen, anzuhalten"**). England hatte mit überspannender Ausübung des Bannwarenrechts seinen Blockadeersatz, „der den Bedingungen des modernen Krieges und Handels angepaßt war"***) und der sich zwanglos auch auf die neutralen Anlieger Deutschlands anwenden ließ. In einem Weißbuch vom 5. 1. 1916 wird offen ausgesprochen: „Der jetzige Stand der Dinge erzeugt allerdings tatsächlich eine Blockade, angepaßt den Bedingungen des modernen Krieges (Anm.: nicht etwa des Seekriegs allein!) und Handels." Schon 1916 scheute man sich nicht, auf der Pariser Wirtschaftskonferenz für London ein Hauptblockadeorgan einzusetzen mit Unterorganen in Frankreich, Rußland, Portugal und Japan.

(Fortsetzung folgt.)

*) Maritime Right, Order in Council vom 7. 7. 1916.

**) Begleitnote an die Regierung der Vereinigten Staaten zur Order in Council vom 11. 3. 1915.

***) Dr. Georg Brodnitz, Das System des Wirtschaftskrieges.

Digitized by Google

Österreich-Ungarn als Seemacht.

Von Linienschiffsleutnant Frhr. Handel Mazzetti und Fregattenleutnant Igálffy von Igály.

II.

Die politischen, nationalen und wirtschaftlichen Verhältnisse in den südlichen Provinzen der Monarchie.

Die italienische und südslawische Frage bis zum Ausbruch des Weltkrieges.

Österreich-Ungarn, dieses Konglomerat vieler Völker und Völkchen, hatte als verbindenden Kitt die Dynastie, das aus all diesen Völkern herausgeholte Heer und die Beamtenschaft, die alle — trotz des deutschen Ursprunges des Hauses Habsburg — anational waren. Solange diese Faktoren in ihrer alten Form den Lauf der Geschichte bestimmten — es war dies bis zum Sturze Metternichs, des letzten großen Staatsmannes Österreichs — konnte eine erfolgreiche innere und, auf dieser fußend, auch äußere Politik getrieben werden. Mit der Schwächung des dynastischen Gedankens und dem Erwachen des nationalen Selbstbewußtseins war ein langsam, aber unfehlbar wirkender Sprengstoff in das Gefüge gekommen. Der Kampf der Sympathien und Antipathien aller dieser Völker zwang zum Verbrauch aller politischen Kräfte und Energien im Innern, und das, was national einheitlichen Staaten in der äußeren Politik eine sichere Grundfeste gibt, war in Österreich höchst schwankender Sumpfboden. Das Paktieren der einzelnen Nationalitäten mit den in den Nachbarstaaten lebenden Gliedern der gleichen Nationalität war gleichzeitig das Sprungbrett zu den verschiedensten dunklen Machenschaften, die ab und zu durch große Hochverratsprozesse grell beleuchtet wurden. Einzig und allein die Magyaren hatten keine Verbindung nach außen. Sie waren als Rasse und Nation weit abgetrennt und isoliert. Diese nun mußten, fast notgedrungen, eine Herrenpolitik treiben, welche in ihren Extremen stark an Despotie grenzte und daher die als besonders kaisertreu bekannten Kroaten mehrmals an die Seite der Gegner der Monarchie drängte.

Im Ausland kannte man keinen — wie soll man sagen — „Österreicher-Ungarn" oder „Bewohner der vereinigten Königreiche und Länder", denn eine andere staatsrechtliche Bezeichnung hatte aller Aufwand von Weisheit für den in seiner neuen Form höchst künstlichen Staat nicht zu finden vermocht. Es löste sich das Band der staatlichen Zusammengehörigkeit der Nationalitäten, es fehlte die gemeinsame Verständigung, und jeder schloß sich an seine Nation und Sprachengemeinschaft an. Besonders fühlbar war dies für die Marine, deren im Ausland detachierte Schiffe nie einen geschlossenen österreichisch-ungarischen Klub vorfanden. Verließ der Seemann irgendwo im Auslande sein Schiff, so hatte er ganz gründlich seinen vaterländischen Boden verlassen, denn er fand nirgends Institutionen, die ihm ein selbstbewußtes Gefühl der Zugehörigkeit zur Heimat gaben, und er mußte, in dieser Beziehung schon damals, ein, wenn auch stolzer Bettler, den Anschluß bei Fremden suchen. Selbst in Konstantinopel, wo die Interessen der Donaumonarchie besonders stark waren, hatten sich die deutschen Österreicher an den deutschen Klub angeschlossen und verneinten dadurch stillschweigend die Gemeinschaft mit den anderen Östereichern nichtdeutscher Nationalität. Den k. u. k. Außenvertretern fehlte leider in der Mehrzahl der Fälle das Verständnis für die schwerwiegende Bedeutung dieser Frage.

Digitized by Google

Der Nationalitätenhader aber war gleichzeitig auch die Ursache, daß die Marine nie zu dem Aufblühen kam, wie es die Größe des Staatswesens verlangt hätte. Denn selbst die Delegationen mußten die Kompromißpolitik der Regierung übernehmen. Dies war auch die Ursache der Verzögerung des Großkampfschiffprogrammes. Um die Ungarn dafür zu gewinnen, mußten „Szent Istvan", „Helgoland", „Novara" sowie die Zerstörer der „Tatra"-Klasse und die 250 t-Torpedoboote der F-Klasse auf der noch vollkommen unfertigen Fiumer Danubius-Werft in Bau gegeben werden. Plangemäß hätten diese Schiffe schon Herbst 1914 übergeben werden sollen. Starke Verzögerungen, insbesondere in der Fertigstellung des „Szent Istvan", waren die Folge dieses aus innerpolitischen Gründen geschlossenen Kompromisses.

Das Jahr 1848 kann man wohl als den Beginn des nationalen Erwachens der Völker bezeichnen. Die damals ständigen Wirren in Ungarn, dessen Volk nach vollkommener staatlicher Selbständigkeit strebte, wurden mit russischer Hilfe unterdrückt, jedoch nie ganz erstickt. Das Jahr 1866 ist der Wendepunkt in der neueren inneren Geschichte der Monarchie. Durch das Ausscheiden aus dem deutschen Bunde waren die Deutschen Österreichs, die sich mit vollem Rechte als die Träger der Zivilisation und Kultur im Donaulande fühlten, in die Minorität gedrängt worden. Die Folge hiervon war der mit Ungarn durchgeführte Ausgleich. Die anderen Nationen aber behielten noch weiter ihre politische Unselbständigkeit und bewegten sich nur mit verschieden ausgedrückter Schärfe auf der Bahn des Irredentismus bis zum Ende des Weltkrieges.

Die von Südslawen bewohnten Provinzen, von denen die Kroaten, wie schon erwähnt, unbedingt kaisertreu waren, forderten am stärksten die nationale Selbständigkeit im Rahmen der Monarchie. Schon Banus Jellachich trat im Jahre 1848 lebhaft dafür ein. Der Trialismus war auch weiter bei vielen führenden Männern der politische Leitgedanke geworden, doch konnte er wegen der mächtigen ungarischen Opposition nicht zur Durchführung kommen. Ob die innere Politik der Monarchie während der Regierung des Kaisers Franz Josef richtig oder unrichtig war, wird sich wohl kaum je entscheiden lassen. Es hatte kein zivilisierter Staat so viele verschiedenartige Nationen zu beschwichtigen, und mit modernen politischen Mitteln war es wohl nicht möglich, diese Sammlung von „Irlanden" zu regieren (Kjellen); man bedenke nur, was für Schwierigkeiten ein so wunderbar organisierter Staat wie England mit seinem einen Irland hatte und hat. In dem aussichtslosen Bestreben, es möglichst allen recht zu machen, hatte die Regierung nie einschneidende Veränderungen gewagt; mit dem Worte „Fortwursteln" war daher die österreichische Politik am besten gekennzeichnet. Daß dies auch auf die Kriegsbereitschaft lähmend wirkte, war nur eine natürliche Folge.

Für die Entwicklung der Marine war besonders die italienische und die südslawische Frage von hervorragender Bedeutung. Wie schon im ersten Teile knapp bemerkt, war das Jahr 1848 auch in Italien der Beginn des scharf ausgeprägten Nationalismus. In der Folgezeit war der Weg desselben durch die Kriege von 1859 und 1866 gekennzeichnet. Beim Friedensschlusse 1866 forderte Italien auch das Trentino alto Adige und Venezia Giulia; doch trat Bismarck diesen allzu kühnen Ansprüchen des zu Wasser und zu Lande geschlagenen Bundesgenossen Preußens entgegen. Trotz des späteren Dreibundvertrages wandte sich der italienische Irredentismus, durch die italienische Regierung gestützt, immer gegen Österreich, und selbst die amtliche italienische Außenpolitik war schwankend und sicher nie als eine bundesgenössische zu bezeichnen. Besonders Italiens Adriapolitik war stets bestrebt, sich in ihrer östlichen Orientierung mit der südlichen Österreichs zu

Digitized by Google

kreuzen; der Brennpunkt war Albanien, dessen Besitz für Italien, noch viel mehr aber für Österreich von größter Wichtigkeit war. Die italienische Mittelmeerpolitik vermied es immer klug, mit Frankreich oder England in Konflikt zu kommen. Es schmollte höchstens, um sich bald wieder zu versöhnen, und ließ die Fragen Savoyen, Korsika und Malta unbeantwortet. Von Bismarck auf Tunis gewiesen, ließ es auch diese Möglichkeit bedeutender kolonialer Entwicklung fahren, um dagegen unbedeutende Landstriche an der Roten Meer- und Somaliküste sowie schwere Niederlagen in Abessinien einzutauschen. Als Frankreich Tunis besetzte, wurde Italien zum Abschluß des Dreibundvertrages gedrängt, worauf der offene Kampf zwischen Österreich-Ungarn und Italien fast zwei Jahrzehnte hindurch ruhte. Aber im geheimen schürte die Irredenta weiter. Langsam gewannen die nationalen Elemente Italiens wieder die Oberhand, im Jahre 1896 wurde wieder eine Annäherung an Frankreich erzielt und damit die Streitfrage über Tunis aus der Welt geschafft.

Die im selben Jahre erfolgte Heirat des italienischen Königs mit einer montenegrinischen Fürstentochter war ein deutlicher Fingerzeig für die neu einsetzende italienische Adriapolitik. Montenegro erfreute sich von nun ab größter Sympathien in Italien, es führte den „ehrenvollen" Beinamen eines südslawischen Piemonts. Italienische Konsortien übernahmen den Ausbau des Hafens von Antivari, den Bau der Bahn nach Cetinje sowie die Errichtung einer Radiostation zum Funkverkehr mit Brindisi. Die italienische Politik war von nun ab von ihrer großen Mission am Balkan durchdrungen. Insbesondere in Albanien kam es von neuem zu Konflikten mit Österreich, und in jener Zeit leistete sich der südliche Dreibündler die erste Extratour durch die Anlehnung an England und Frankreich während der Kretawirren. Im Jahre 1899 traf Italien mit Frankreich das Übereinkommen über Tripolis, und Frankreich benutzte diesen Zeitpunkt, um die italienische Politik noch energischer auf Albanien und Mazedonien zu drängen. Die Interessengegensätze mit Österreich nahmen stetig zu, der von der Regierung nunmehr offen und parlamentarisch gestützte Irredentismus setzte mit vermehrter Heftigkeit ein.

In diese Zeit fiel die Gründung der Lega nazionale, die insbesondere die Italianisierung der istrianischen und dalmatinischen Küste zum Ziel hatte. Imbriani war der Erste, der im Parlament offen auf dieses Ziel hinwies: „Wir sind ans andere Ufer der Adria gerufen von Völkerschaften, die uns nicht als Unterdrücker, sondern als Befreier herbeisehnen." Italiens Wille, dem Dreibund den Rücken zu kehren, war offensichtlich. Wohl aber muß gesagt werden, daß die geschickte italienische Politik es immer verstanden hatte, die Vorteile des Dreibundes voll auszunutzen. Durch ihn schuf sie sich die Grundlage einer neuzeitigen Industrie, insbesondere in Norditalien, wobei deutsches Muster genau nachgeahmt wurde, und deutsche Gründungen trugen in Italien viel zur finanziellen Festigung des jungen Staates bei. Die verantwortungsreichsten politischen Stellungen wurden nach und nach durch Dreibundfeinde, insbesondere durch österreichfeindliche Persönlichkeiten ersetzt, und dieses Vorgehen ließ keinen Zweifel mehr an Italiens Absichten. Die einzigen, die dem gegenüber weiterhin auch Vogelstraußpolitik betrieben, waren die deutschen und österreichischen Politiker. Ob notgedrungen oder aus Unfähigkeit oder aus Furcht vor der Erkenntnis der Wahrheit, darüber können nur diese selbst sich rechtfertigen. Den militärischen Führern Österreichs kann man diesen Vorwurf nicht machen. Den beschränkten Mitteln entsprechend, wurde das Möglichste zur Sicherung gegen den „Bundesgenossen" geschaffen.

An der Ostküste der Adria begann inzwischen der Kulturkampf der italieni-

Digitized by Google

schen gegen die kroatische Nation, welcher fast überall zuungunsten der italienischen endete, die bis auf wenige Küstenorte in allen Küstenprovinzen zurückgedrängt wurde. Die Hochburg des italienischen Küstenirredentismus wurde Zara. Trotz des Schwindens des italienischen Charakters der Küste wurde der Ruf nach der „l' altra sponda" in Italien immer lärmender, die österreichfeindlichen Kundgebungen nahmen immer mehr zu, und dies hatte zur Folge, daß die österreichischen Kriegsschiffe die Häfen des Bundesgenossen nicht mehr anliefen. Die Herausforderungen des italienischen Volkes erstreckten sich sogar auf das Ausland. Unter der Führung von Männern wie De Martino, Brinetti, Guiciardini, San Giuliano und Barzilai wurde Albanien und die Adria in den Mittelpunkt der italenischen Politik gestellt, mit gleichzeitiger schroffer Abwendung von Österreich. Fast alle italienischen Zeitungen wetteiferten in giftigen Haßausbrüchen, und selbst Kunst und Literatur wurden diesen Ideen dienstbar gemacht. In Theatern bevorzugte man Stücke, deren Charakter ausgeprägt österreichfeindlich war; diese waren stets von stürmischen Kundgebungen begleitet. Der literarische Vorkämpfer war schon vor dem Kriege D' Annunzio. In seinem Schauspiel „La nave" forderte er Italien auf, nicht nur die Adria von den fremden Eindringlingen zu säubern, sondern er ging noch viel weiter: „fa di tutti gli oceani il mare nostro".

Der nun einsetzende italienisch-türkische Krieg als neue Extratour Italiens wies deutlich darauf hin, daß der italienische Ausdehnungsdrang binnen kurzem zu einen Zusammenstoß mit Österreich-Ungarn führen müsse. Der von Hötzendorf und Franz Ferdinand ins Auge gefaßte Präventivkrieg sollte dem vorbeugen, und der Moment wäre günstig gewesen.

Die Behauptung einiger politischer Literaten, daß dies dasselbe gewesen sein würde wie der Treubruch Italiens im Kriege, ist schon durch die obigen Ausführungen widerlegt und auch deshalb nicht stichhaltig, weil er lediglich als Defensivmaßregel gedacht war und keine Eroberungsgelüste zur Grundlage hatte. Die Schaffung des Fürstentums Albanien nach dem Balkankriege, das Ränkespiel Italiens gegen den Prinzen Wied, die Stellungnahme für Essad Pascha sowie für die Aufständischen, das alles war der Auftakt zum endgültigen Bruche mit Österreich, für welchen Italien nur noch den taktisch günstigen Augenblick abwartete. Der Weltkrieg hat gezeigt, daß der Bündnisvertrag im gegebenen Falle für Italien nichts als einen „Fetzen Papier" bedeutete. Der Machiavellismus hatte in seinem Vaterland die größten Orgien gefeiert.

Die südslawische Frage.

Im vorstehenden ist knapp umrissen klargelegt, daß zwischen Österreich und Italien unüberbrückbare Gegensätze bestanden und daß insbesondere Italien den Bündnisvertrag mit Deutschland und Österreich aus reinen Nützlichkeitsgründen abgeschlossen hatte. Anders lagen die Verhältnisse in der südslawischen Frage. Hier wäre es ein Leichtes gewesen, diese Völkerschaften (selbst auch die Serben) zu gewinnen, da ja besonders die Kroaten schon von alters her als treue Anhänger des Habsburgischen Reiches galten. Diese waren die Kerntruppen in den verschiedensten Kriegen der Donaumonarchie, sie waren es auch unter der Führung des Banus Jellachich, welchem die Habsburger die Überwindung der Stürme des Jahres 1848 vornehmlich zu verdanken hatten. Ihr Lohn war — statt nationaler Selbständigkeit — die Teilung und Auslieferung des größten und reichsten Teiles an Ungarn. Durch die Angliederung Bosniens und der Herzegowina als Reichslande an die Donaumonarchie wurden die südslawischen Verhältnisse noch verwickelter gestaltet. Die drei ethnologisch zusammengehörigen Völkerschaften, Ser-

Digitized by Google

ben, Kroaten und Slowenen, lebten nun unter fünf verschiedenen Verfassungen: in Österreich, im engeren Ungarn, in dem mit teilweiser autonomer Verfassung ausgestatteten Kroatien, im Reichslande und in den beiden selbständigen Staaten Serbien und Montenegro. Als verfassungspolitisches Kuriosum sei hier nur erwähnt, daß Dalmatien, obwohl eine österreichische Provinz, ein Glied der ungarischen Krone war, und daß der Kaiser von Österreich beim Krönungsschwur als König von Ungarn den Eid leisten mußte, nicht nur die Integrität Ungarns zu wahren, sondern abgesplitterte Gebiete — zu denen auch Dalmatien gehörte — wieder zu gewinnen. Also logisch durchdacht eine heimliche Kriegserklärung des Königs von Ungarn an sich selbst als Kaiser von Österreich.

Während für die italienische Irredenta aber das Mutterland Italien immerhin auch deshalb eine magnetische Kraft ausübte, weil es auf eine Jahrhunderte alte Kultur und Überlieferung zurückblickte, war diese Anziehungskraft bei Serbien nicht vorhanden. Die Kroaten standen kulturell und zivilisatorisch höher als die national einheitlichen und selbständigen Serben. Eine geschickt geleitete südslawische Politik, ein Trialismus, hätte eine zur Einheit strebende Wirkung ausgelöst. Der Anschluß Serbiens wäre in diesem Falle wohl sicher erfolgt. Dem aber widersetzte sich Ungarn mit allen ihm zu Gebote stehenden, verfassungsmäßigen und auch nicht ganz einwandfreien Mitteln. Seine Agrarpolitik schadete wirtschaftlich Österreich, drohte Serbien zu ersticken und trieb letzteres dadurch unweigerlich dem Verzweiflungskampf gegen die Donaumonarchie zu. Der Gedanke eines Anschlusses Serbiens an Österreich schien jedoch nicht nur den Magyaren, sondern auch den deutschen Parteien der Monarchie sowie der Diplomatie eine schwere Gefahr zu sein. Die Status quo-Politik, das Nicht-rütteln-dürfen an dem Bestehenden war schon Dogma geworden, die Furcht vor dem Übergewicht der Südslawen in einer trialistischen Monarchie zu groß.

Diese Verhältnisse nun waren der Nährboden der gut geleiteten, von Frankreich und Rußland unterstützten allslawischen Propaganda Serbiens. Nicht nur mit reichen Geldmitteln ausgestattet, sondern auch geistig gut geführt, konnte Serbien den geheimen Kampf beginnen, ihn immer schärfer zum Ausdruck bringen, bis endlich die Katastrophe von Sarajewo blitzartig die Verhältnisse durchhellte, an welchen eine unglückliche Diplomatie und Politik die Hauptschuld hat. Es ist wohl eine Tragik der Geschichte, daß gerade der Mann durch das Attentat zugrunde gehen mußte, welchem der Trialismus ein Leitmotiv gewesen war, und der, nur durch die Halsstarrigkeit Ungarns gezwungen, seinen Plan nicht zur Reife bringen konnte. Der Schuß in Sarajewo, von Serbien gezielt, entfesselte den Weltkrieg, der den Todeskampf der Monarchie mit sich brachte.

Der besondere Einfluß der südslawischen Frage auf die Seepolitik und Seehandelswirtschaft der Monarchie sei im folgenden nur kurz skizziert. Dalmatien, ein armes Land, jedoch mit vielen ausbaufähigen, guten und wettersicheren Häfen, war bar eines Hinterlandes. Die Angliederung des reichen, jedoch noch unerschlossenen Okkupationsgebietes war zwar vornehmlich zu dem Zwecke geschehen, der Küste ein Hinterland zu schaffen, aber das konnte im vollen Sinne nie gelingen. Die großen Bahnbaupläne blieben infolge des Widerstandes Ungarns immer nur Papier. Ungarn hatte immer nur den Ausbau und die Vorzugsstellung des ungarischen Hafens Fiume im Auge, wollte erst die Magyarisierung der Südslawen vollendet haben, um dann als großmagyarisches Reich die kroatische Lika mit gewaltigen Handelsplätzen zu versehen.

Auch wäre die in Aussicht genommene Bahn im Kriegsfalle viel zu leicht verwundbar, ja zerstörbar gewesen. Jede andere Möglichkeit, Dalmatien mit guten, leistungsfähigen Bahnen zu erreichen, hatte die Trassierung Ungarns zur

Digitized by Google

Voraussetzung. Das Projekt der Likabahn, ungarisches Gebiet durchquerend, war von der Marineverwaltung schon des öfteren gefordert worden, stieß aber auf unüberwindliche Abneigung bei der magyarischen Regierung und konnte erst während des Krieges, freilich viel zu spät, in Angriff genommen werden. Die k. u. k. Kriegsmarine war deshalb auf den einzigen Stützpunkt — Pola — angewiesen, und es wäre wohl nie dazu gekommen, einen taktisch günstigeren Hafen im südlichen Küstengebiet kriegsfähig auszubauen.

Das Nationalitätenverhältnis im Offizier- und Mannschaftsstand.

Der Einfluß der Nationalitätenfrage auf den Personalstand der Kriegsmarine war stark. War schon in der österreichischen Armee die Stellung des meist deutschen oder zumindest deutsch erzogenen Offiziers schwierig und wurden schwere Anforderungen an ihn gestellt, da fast jede Nation eine andere Behandlung erforderte, so kam dies bei der Kriegsmarine noch viel mehr zur Geltung. Waren doch auf einem großen Schiff oft mehr als 10 Nationen vertreten. Küstenländische Kroaten waren vorwiegend als Deckmannschaft und als Heizer eingestellt, sie waren durchweg aufopferungsfreudige und brave Leute, deren seemännische Tüchtigkeit von Weltruf war. Ihre Intelligenz war sicher nicht hervorragend, die Instruktion der Leute schwierig, aber das, was man sie gelehrt hatte, war in Fleisch und Blut übergegangen, und fördernd war vor allem eine starke Liebe zu ihrem Beruf. Durch den ganzen Krieg hindurch waren sie unbedingt verläßlich und treu, und erst der Umsturz, die Wirren Ende Oktober 1918 hatten auch in ihre Köpfe den Freiheitstaumel gebracht. Das Personal italienischer Nationalität war verhältnismäßig gering. Es wurde zwar viel italienisch gesprochen, jedoch war dies mehr darauf zurückzuführen, daß man aus konservativem Sinn vielfach die italienische Sprache bevorzugte und das Küstenitalienisch — ein Gemisch von Deutsch, Kroatisch und Italienisch — als eine Art von Esperanto verwendete. Die wenigen Italiener galten als nicht völlig zuverlässig, und es waren auch traurige Fälle von Sabotage, Spionage und Hochverrat zu verzeichnen, allerdings auch dies meist unter den sogenannten „Gebildeten". Das technische Personal der Kriegsmarine wurde vorwiegend aus deutschem, tschechischem und zum geringeren Teil aus ungarischem Gebiet ergänzt, es galt als erstklassig, und besonders die Maschinenjungenschulen genossen in der österreichischen Industrie einen guten Ruf. Die tschechischen Marineangehörigen betätigten sich im Laufe des Krieges immer mehr als die Führer der Wühlereien innerhalb der Kriegsmarine, aus ihren Reihen stammten meist die Rädelsführer, sie waren es, die schließlich sogar die Kroaten und Slowenen zu hochverräterischen Umtrieben verführten. Die deutsche und ungarische Mannschaft war, obwohl ihnen sonst jegliche Verbindung mit der See fehlte, meist in kürzester Zeit mit der Seemannschaft vollkommen vertraut, leistete vorzügliche Dienste, war immer und unbedingt verläßlich und gab den Kitt zwischen den Nationen ab. Die anderen Völkerschaften der Monarchie waren nur sporadisch in der Marine vertreten, und daher ist eine besondere Beurteilung derselben nicht von Bedeutung.

Der Offiziersnachwuchs in der Kriegsmarine wurde auf zwei Wegen herangebildet. Ein Teil, früher der überwiegend größere, kurz vor dem Kriege aber nur noch weniger als die Hälfte, bestand aus Absolventen der Marineakademie in Fiume, welche leider nicht ausbaufähig war und daher dem stark vergrößerten Offizierbedarf nicht mehr genügte. Die Erziehung dort war streng, sehr fachmännisch, und besonders in technischer Beziehung wurde weit mehr gefordert als von Offizieren anderer Kriegsmarinen. Das jahrelange, engste Zusammenleben dieser Kameraden glich aufkeimende nationale Gegensätze vollkommen aus und

Digitized by Google

stellte alle in den Dienst einer großen Sache. Anders waren die Verhältnisse im Aspirantenkurs, der durch das Nichtgenügen der Marineakademie als Notbehelf geschaffen werden mußte. Die Absolventen dieses einjährigen Lehrganges hatten als Grundlage die Mittelschule mit der Reifeprüfung. Infolge der Kürze der Ausbildung konnte in seemännischer und technischer Beziehung nicht das erreicht werden, was den Ausbildungsgang der Akademie aufgewogen hätte. Selbst die theoretische Ausbildung mußte mit größter Schnelligkeit durchgepeitscht werden, und daher konnte es nur besonders tüchtigen Menschen, an denen es nicht fehlte, gelingen, allen Anforderungen gerecht zu werden, die der Beruf an den Seeoffizier stellt. Von großer Bedeutung aber war, daß die Hörer des Aspirantenkurses in den höheren Klassen der Mittelschule meist einen stark nationalen Stempel eingeprägt bekamen und daher nationale Gegensätze auch in das früher hiervon rein gebliebene Seeoffizierkorps mitbrachten.

Besonders schlecht stand es in der Kriegsmarine mit der Einstellung von Reserveoffizieren im Kriegsfalle. Als Reserveoffiziersaspiranten kamen nur Schiffsoffiziere der Handelsmarine in Betracht von vorwiegend italienischer oder südslawischer Nationalität, die auf einer niedrigen Bildungsstufe standen und selbst in rein seemännischer Beziehung mit den deutschen Handelschiffsoffizieren nicht zu vergleichen waren. Die nationale Verhetzung hatte eine starke Unzuverlässigkeit dieser Reserveoffiziere zur Folge, und es waren auch im Verlaufe des Krieges traurige Fälle dieser Art zu verzeichnen. Das meist begründete Mißtrauen, das man ihnen entgegenbrachte, machte es unmöglich, sie an verantwortungsreichen Stellen zu verwenden. Im Ingenieurkorps machte sich das stark tschechische Element nicht zum Vorteile fühlbar. Im großen und ganzen kann man jedoch sagen, daß bis auf wenige Fälle Offiziere und Mannschaften, auch der abtrünnig gewordenen Nationalstaaten, ihren Dienst mustergültig versahen und die Kriegsmarine bis zum Zusammenbruche eine unversehrte, gut organisierte und schlagbereite Streitkraft darstellte. Das Personal hatte alles getan, um die Küste der Monarchie zu schützen, und war im allgemeinen von kampf- und angriffslustigem Geiste beseelt. Der Zusammenbruch selbst verzerrte wohl die Verhältnisse zu seinen Ungunsten. Doch war dies eine Folge der Psychose der Auflösung, und nicht die Wirkung von eigentlichen Mißständen in der Marine. Obwohl die Personalverhältnisse sehr schwierig waren und nur ein Schiffsmaterial zur Verfügung stand, welches dem anderer Mittelmeermächte an Stärke weit unterlegen war, konnte es durch die wirklich gute Ausbildung und nicht zuletzt durch die Opferfreudigkeit des Offizierkorps wie der Mannschaften gelingen, die eigene Küste während des ganzen Krieges zu schützen, die feindliche zu wiederholten Malen anzugreifen und vorhandenen Kräfteüberschuß noch dem Heere dienstbar zu machen. (Fortsetzung folgt.)

Englische und deutsche Panzerplatten.

Von Vizeadmiral a. D. Rogge,
ehemals Direktor des Waffendepartements des Reichs-Marine-Amts.

Die englische Fachzeitschrift Engineering vom 16. 9. 21 berichtet über einen Schießversuch, bei dem Panzerplatten des früheren deutschen Linienschiffs „Baden" beschossen worden sind, um einen Vergleich mit dem in England hergestellten Panzermaterial ziehen zu können. Die Versuche sollen eine ausgesprochene Überlegenheit des englischen Panzers ergeben haben, wie aus der nach-

Digitized by Google

stehenden Tafel abgeleitet wird. Sie enthält in Spalte 1 Angaben über die Dicke der Platten in Pfund für Quadratfuß, in Spalte 2 die Bezeichnung der beschossenen Platte und in Spalte 3 und 4 die Inderzahlen, welche die durchschnittliche Grenze der Durchschlagsgeschwindigkeit anzeigen sollen. Bei Wiedergabe der Tafel ist in Spalte 1 die Dicke der Platten neben der im Original verzeichneten Angabe Pfund für Quadratfuß des besseren Verständnisses halber nachstehend in mm angegeben:

Dicke der Platte		Bezeichnung der deutschen Beschußplatte	Inderzahlen für Durchschlagsgeschwindigkeit	
Pfund für Quadratfuß	mm		englische Platte	deutsche Platte
1		2	3	4
80	50	Schottenplatte	1000	1000
160	100	Turmdeckenplatte	1000	weniger als 955†
200	125	"	1000	" " 935†
320	200	Gehärteter Krupp-Panzer . .	1000	940
400	250	" " " . .	1000	weniger als 895†
480	300	" " " . .	1000	" " 835†
560	350	" " " . .	1000	915

Nach Engineering waren die verwendeten Geschosse ähnlich in bezug auf Herkunft und Herstellungsjahr und ähnlich in Qualität (of similar mark and quality). Weiter wird angegeben, daß in den mit † bezeichneten Fällen wegen des beschränkten zur Verfügung stehenden Panzermaterials die Geschwindigkeiten nicht niedrig genug genommen werden konnten, um die Grenze der Durchschlagsgeschwindigkeit bestimmen zu können; daß die Geschosse in diesen Fällen bei den angegebenen Inderzahlen den Panzer, ohne wesentlich beschädigt zu werden — ausgenommen bei der Beschießung der 125 mm Turmdeckenplatte —, durchschlugen. Soweit die Angaben des Engineering. Wären diese als aus einem einwandfreien Vergleichversuch stammend anzusehen, so würde damit erwiesen sein, daß das Kruppsche Panzermaterial, wenigstens soweit die gehärteten zementierten (K. C.) Platten in Frage kommen, sich dem englischen unterlegen gezeigt hätte.

Unterzieht man die Angaben einer näheren Betrachtung, so ergibt sich folgendes:

1. Zu einem einwandfreien Vergleich gehört, daß genaue Angaben über Geschoßgewicht, Auftreffgeschwindigkeit und Aufstellung der beschossenen Platte sowie über Herkunft und Qualität der verwendeten Geschosse gemacht werden. Aus den Abbildungen der beschossenen Platten, die einem inzwischen erschienenen weiteren Bericht des Engineering über den gleichen Gegenstand (Ausgabe vom 28. 10. 21) beigegeben sind, ersieht man lediglich, daß die 50, 100 und 125 mm-Platten mit großkalibrigen Geschossen unter schrägen Auftreffwinkeln erprobt wurden; im übrigen sind auch in diesem neuen Bericht keinerlei Angaben über die Herkunft der verwendeten Geschosse, Kalibergröße und Gewicht derselben, Auftreffwinkel und Auftreffgeschwindigkeit enthalten.

2. Die deutsche 50 mm-Platte (Schotten-Platte) war keine Krupp-Platte. Sie ist aus niedrigprozentigem Nickelstahl hergestellt, einem Material mit sehr geringem Nickelzusatz, das wir, von einzelnen besonderen Verwendungszwecken abgesehen, ausschließlich als Panzermaterial verwendeten. Wenn die Platte, wie der Bericht feststellt, den englischen Anforderungen voll entsprochen hat, so ist das ein Beweis für die Güte dieses an sich geringwertigen und außerordentlich billigen

Digitized by Google

Materials. Wir hatten vor dem Kriege Platten aus diesem Deckpanzermaterial, auch solche von 100 und 120 mm Dicke, der in den Lieferungsbedingungen der amerikanischen Kriegsmarine für weiche Platten (class B armour) vorgeschriebenen Beschußerprobung unterzogen, die für 50 mm-Platten den Beschuß mit 8-zölligen Geschossen unter 9° Auftreffwinkel, für 100 und 125 mm dicke Platten mit 12-zölligen Geschossen unter 15° Auftreffwinkel vorsieht; dabei konnten wir feststellen, daß die amerikanischen Bedingungen mit diesem Plattenmaterial stets anstandslos erfüllt wurden.

3. Ganz bestimmte, auf Grund ausgedehnter Schießplatzversuche gewonnene Erwägungen haben uns veranlaßt, von der Verwendung dieses Materials für Turmdecken, für die Platten mit Oberflächenhärtung nicht in Frage kommen, abzusehen. Als geeignetstes Material hatte sich für diesen Zweck ein wesentlich härteres Material mit höherem Nickelgehalt, nämlich die aus weichem Nickelstahl gefertigte Krupp-Platte ohne Zementation und ohne Oberflächenhärtung bestens bewährt. Von diesem Spezialstahl kann man neben seinen sonstigen vorzüglichen Materialeigenschaften, die ihn besonders widerstandsfähig gegen Sprengwirkung machen, nicht die gleiche Zähigkeit erwarten, die dem niedrigprozentigen Nickelstahl eigen ist. Es wird deshalb keinen Sachverständigen überraschen, wenn die deutschen 100 und 125 mm dicken Turmdeckenplatten sich der von den Engländern angewendeten Beschußprobe gegenüber, die sich nur als Zähigkeitsprobe darstellt, weniger widerstandsfähig erwiesen haben.

In dem Bericht ist besonders erwähnt, daß die zum Beschuß der deutschen 125 mm-Platte benutzten Geschosse zerbrochen sind; will man nicht annehmen, daß sehr minderwertige Geschosse verwendet worden sind, so geht aus diesem Verhalten der Geschosse ohne weiteres hervor, daß das Material der beschossenen deutschen Turmdeckenplatten seinem Zwecke, auftreffende Geschosse zu zerbrechen, ehe sie detonieren, gut entsprochen hat. Eine Sprengwirkung kann in dem Falle nicht hinter die Platte gelangen. — Welcher Art die englischen Vergleichsplatten gewesen sind, ist nicht bekannt. Infolgedessen ist auch jeder Gütevergleich der deutschen und englischen 100 und 125 mm-Platten hinfällig.

4. Die deutschen K. C.-Platten von 250 und 300 mm Dicke sind, wie aus der Anmerkung am Schlusse des Artikels: „Die Geschosse durchschlugen bei den angegebenen Indexzahlen den Panzer, ohne wesentlich beschädigt zu werden" hervorzugehen scheint, mit modernen bekappten Panzergranaten beschossen worden. Das gleiche dürfte für die 200 und 250 mm dicken Platten gelten. Es erscheint auffällig, daß man es für angebracht hielt, die Tatsache besonders hervorzuheben, daß die Geschosse, soweit sie die deutschen Platten durchschlugen, praktisch unverletzt geblieben sind, es ist das doch ein Verhalten, das von einem guten Kappengeschoß ohne weiteres vorausgesetzt und verlangt wird. Die englischen Vorkriegsgeschosse hätten dies allerdings gegen gehärtete (K. C.) Platten nicht leisten können, denn wir sind vor dem Kriege in der Lage gewesen, wiederholentlich, — zuletzt noch im Februar 1912 — original-englische Panzergeschosse, welche der Firma Krupp von den Firmen Hadfield und Th. Firth & Sons zur Verfügung gestellt waren, durch Panzerschüsse im Vergleich zu solchen Kruppscher Fertigung zu erproben. Dabei hat sich herausgestellt, daß die englischen Panzergeschosse etwa 10 v. H. gegen Panzergeschosse Kruppscher Fertigung in der Durchschlagsfähigkeit an sich nachstanden und daß sie bezüglich des Heilbleibens ganz wesentlich zurückstanden. Diese Schießplatzerfahrung ist durch die Seeschlacht vor dem Skagerrak bestätigt worden. Es ist kein feindlicher Panzerschuß bei unseren Schiffen zu verzeichnen gewesen, bei dem das Geschoß hinter dem Panzer detoniert ist. Die Engländer haben nur Bruchstücke von Geschossen hinter unsern Panzer gebracht.

Digitized by Google

Es steht dahin, ob das Hervorheben des Heilbleibens der Geschosse beim Beschuß der deutschen Platten in der Absicht geschehen ist, beim unbefangenen Leser den Eindruck zu erwecken, daß die gleichen Geschosse beim Beschuß der englischen Platten zerbrächen. Dies letztere würde auf alle Fälle ein sehr schlechtes Zeichen für die englischen Geschosse sein.

Aus der Bezeichnung der verwendeten Versuchsgeschosse (of similar mark and quality) ist man versucht zu schließen, daß nicht identische Geschosse verwendet sind. Aber jeder in Panzerplattenfragen Sachverständige weiß, daß man zuverlässige Vergleichszahlen nur dann gewinnen kann, wenn für die Beschußprobe der Platten vollkommen gleichwertige Geschosse von erprobter Qualität benutzt werden, also Geschosse, die nicht nur bezüglich der Stahlqualität, in der Form von Geschoß und Kappe und im Gewicht, sondern auch in ihrem Verhalten beim Durchschlagen einer Platte genau übereinstimmen. Ebenso ist es bekannt, daß die Qualität einer mit einem weniger leistungsfähigen Geschoß beschossenen Platte ganz unverhältnismäßig hoch erscheint gegenüber der einer gleich guten oder selbst besseren Platte, zu deren Erprobung ein hochwertiges Geschoß verwendet wurde. Solange man deshalb nicht willens oder nicht imstande ist, den Nachweis zu führen, daß bei der Erprobung der englischen Vergleichsplatten Geschosse von genau derselben Qualität benutzt worden sind, wie sie den zum Beschuß der deutschen K.C.-Platten verwendeten Geschossen eigen war, sind die im Aufsatz vom 16. 9. 21 angeführten Indexzahlen, die eine Überlegenheit der englischen Platten über die deutschen beweisen sollen, als wertlos zu bezeichnen.

5. Demgegenüber sei hier angeführt, daß wir im Reichs-Marine-Amt dauernd die Frage verfolgt haben, wie Panzerplatten fremder Herkunft im Vergleich zu den deutschen, von Krupp und Dillinger Hütte gefertigten Panzerplatten zu bewerten sind, und jede Gelegenheit, die sich uns bot, ergriffen haben, fremde Panzerplatten durch einwandfreie Beschüsse im Vergleich zu eigenen zu erproben.

a) Im Jahre 1904 konnten wir eine original-englische, von der Firma Cammel & Co. gefertigte 150 mm-Platte einem solchen Vergleich unterziehen. Es handelte sich um eine Platte von damaliger neuester Fertigung, welche zu besonderen Versuchen an dem alten britischen Küstenpanzerschiff „Belleisle" angebracht gewesen war. Das genannte Schiff wurde nach Beendigung der Versuche zum Abwracken mit den daran befindlichen modernen Panzerplatten an eine deutsche Firma verkauft. Wir haben selbstverständlich die Gelegenheit wahrgenommen, um diese Platten, K.C. und K.N.C., soweit sie noch brauchbar waren, zu beschießen und die englischen Versuche damit fortzusetzen. Unter diesen Platten befand sich eine nur wenig beschossene 150 mm gehärtete und zementierte Panzerplatte. Um möglichst einwandfreie Vergleichsangaben zu erhalten, wurde neben der englischen Versuchsplatte eine gleich starke Dillinger Abnahmeplatte aufgestellt, bei welcher durch den unmittelbar vorhergegangenen Beschuß mit 15 cm-Stahlgranaten L/3,5 eine den Abnahmebedingungen entsprechende Qualität festgestellt worden war. Für den Vergleichsbeschuß wurden diese Platten ohne Hinterlage aufgestellt und mit 10,5 cm-Stahlgranaten L/3,1 mit Kappe beschossen. Die Grenze der Widerstandsfähigkeit der englischen Platte ist bei dem Versuch zwischen den Auftreffgeschwindigkeiten von 576,5 m und 586,5 m ermittelt worden. Der Koeffizient der Wertbemessung betrug 1766, entsprechend 115 v. H. de Marre. Die Widerstandsgrenze der Dillinger Platte lag bei Verwendung der gleichen 10,5 cm-Stahlgranaten L/3,1 mit Kappe zwischen den Auftreffgeschwindigkeiten von 639,6 und 612,8 m. Dies entsprach einem Koeffizienten von 1904 oder 124 v. H. de Marre. Der besseren Übersicht wegen sind die Ergebnisse beider Platten nachstehend zusammengestellt:

Digitized by Google

	Englische Platte	Dillinger Platte
Plattenstärke	150 mm	150 mm
Geschoßart und -gewicht	10,5 cm-Stahlgranate L/3,1 17,5 kg	10,5 cm-Stahlgranate L/3,1 17,5 kg
V_z der Höchstbeanspruchung im Mittel	581,5	626,2
Metertonnen der Höchstbeanspruchung im Mittel	302,0	350,8
Koeffizient der Höchstbeanspruchung im Mittel	1766 = 115 v. H. de Marre	1904 = 124 v. H. de Marre

Hieraus ergab sich eine Überlegenheit der Dillinger Vergleichsplatte gegenüber der englischen bei Verwendung der 10,5 cm-Geschosse um etwa 10 v. H. der Plattenstärke. Außer der geringeren Widerstandsfähigkeit zeigten sich bei der englischen Platte noch starke Abblätterungen der harten Oberfläche und verschiedene mehr oder weniger tiefgehende Risse, welche darauf hinwiesen, daß die Widerstandsfähigkeit der ganzen Platte auch an den nicht getroffenen Stellen durch den Beschuß gelitten haben mußte.

Diese Annahme wurde bei der Fortsetzung des Versuchs mit 21 cm-Stahlgranaten L/2,5 nach den Bedingungen der deutschen Abnahme bestätigt gefunden. Das 21 cm-Kaliber ist für die weitere Erprobung gewählt worden, weil die Qualität der nach Kruppschen Verfahren gehärteten Platte bei einer Beschießung mit kleinen Geschützen nicht immer so scharf zum Ausdruck kommt wie bei der Verwendung der größeren Kaliber. Aus diesem Grunde wurde auch beim Abnahmebeschuß der 150 mm-Platten das 21 cm-Kaliber stets herangezogen. Das Nähere über diesen Versuch ergibt nebenstehende Zusammenstellung auf S. 25.

Ein zahlenmäßiger Vergleich der Widerstandsfähigkeit der beiden Platten war nach diesem Ergebnis nicht möglich, weil die Grenzwerte der englischen Platte nicht mehr erschossen werden konnten. Aus dem Verhalten derselben beim Schuß ging indessen hervor, daß, wenn auch das Zerspringen auf die bei dem ersten Schuß entstandenen Sprünge mit zurückzuführen war, sie ebenfalls in ihrer Struktur und Gesamtfestigkeit der deutschen sich unterlegen gezeigt hatte und daß diese Unterlegenheit bei wiederholtem Beschuß namentlich mit schwerem Kaliber besonders zum Ausdruck kam. Derartige Platten wären nach unseren Bedingungen überhaupt nicht abnahmefähig gewesen.

b) Die Firma Schneider in Creusot hatte nach einem auf Grundlage der Kruppschen Patente aufgebauten, vermeintlich verbesserten Herstellungsverfahren Platten gefertigt, bei denen nach ihren Versuchen die Durchschlagsgrenze unbekappter Panzergeschosse mit einer um 10 %, bekappter Geschosse erst mit einer um 20 % höheren Auftreffgeschwindigkeit als bei Krupp-Platten erreicht werden sollte.

Zur näheren Prüfung dieser Angaben sind 1908 zwei Schneidersche Platten von 245 mm und 146 mm Dicke zusammen mit zwei gleich dicken, nach demselben Verfahren von Krupp unter Anleitung Schneiderscher Ingenieure hergestellten Platten beschossen worden. — Zum Vergleich wurden einige normale deutsche Krupp-Platten, die den gleichen Beschüssen unterworfen wurden, herangezogen. Während die 245 mm-Original-Schneidersche Platte und die 250 mm nach Schneiderschem Verfahren von Krupp hergestellte Platte, die sich als etwa gleichwertig erwiesen, beim Beschuß mit 28 cm-Stahlgranaten ohne Kappe einen Grenzfaktor von 2137 gleich 140 % de Marre aufwiesen, zeigten die bei der deutschen Marine eingeführten 240 mm-Platten einen Grenzfaktor von 2300 gleich 150 % und die gleichen 250 mm-Platten 2235 bzw. 146 %. Die Original-Schnei-

Digitized by Google

Ziel und Auftreffwinkel	Geschoß- Art	Geschoß- Gewicht kg	Geschoßgeschwindigkeit am Ziel in m	nach de Marre Koeffizient	nach de Marre v. H.	Verhalten der Platte und des Geschosses
150 mm-Stahlplatte mit gehärteter Vorderseite „Dillingen"; freistehend 79°	21 cm-Stahlgranate L/2,5 ohne Kappe, blind	94,7	513,5	2127	139,0	Durch. Geschoß zertrümmert. Platte in 400 × 380 mm großem Loch durchschlagen, Trümmer durch die Platte.
		95,05	492	2043*)	133,5	Fast durch. Geschoß zertrümmert, zertrümmerter Kopf lose im Schußloch, alle Mantelteile zurückgeworfen. Der zertrümmerte Kopf hatte ein 170—200 mm großes Plattenstück von 45 kg ausgebrochen und dasselbe 3 m hinter das Ziel geschleudert.
Englische 150 mm-Stahlplatte mit gehärteter Vorderseite; freistehend 79°		94,75	492,2	2039	133,3	Durch. Geschoß zertrümmert. Alle Trümmer durch die Platte. Platte durchschlagen und in zwei Stücke zerbrochen. Durchmesser des Schußlochs 850 × 500 mm.

der-Platte zeigte zudem durchgehende klaffende Risse. — Die 146 mm-Schneider-Platte und die 150 mm nach Schneiderschem Verfahren von Krupp hergestellte Platte hatten beim Beschuß mit 15 cm Stahlgranaten annähernd dieselben Ergebnisse. Sie erzielten einen Grenzfaktor von 2404 bzw. 2453 gleich 157 bzw. 160 %, die Original-Krupp-Platte dagegen 2494 gleich 163 % *). Die größere Widerstandsfähigkeit, die die Firma Schneider bei ihren Versuchen mit ihren Platten gegenüber Krupp-Platten erzielt hat, ließ darauf schließen, daß die in Frankreich hergestellten Krupp-Platten nicht dieselbe Güte hatten wie die von der Firma Krupp selbst hergestellten Platten. Wenn sich auch bei den weiteren Versuchen mit bekappten Stahlvollgeschossen bzw. mit bekappten Stahlgranaten eine geringe Überlegenheit der Schneider-Platten gegen Krupp-Platten ergab, so konnte man in den wesentlich teureren Schneider-Platten keine Verbesserung der bisherigen Krupp-Platten erblicken.

c) Während des Krieges sind in Frankreich gefertigte, für das französische Linienschiff „Gascogne" bestimmt gewesene Panzerplatten erbeutet worden. Von diesen wurde eine 250 mm-Platte mit 28 cm-Stahlgranaten ohne Kappe nach den Bestimmungen der deutschen Abnahme beschossen. Die Platte wurde beim ersten Schuß bei Vz 578,6 m, Faktor 2122 gleich 138,7 % de Marre durchstanzt und in 3 Stücke zerlegt. Deutsche Krupp-Platten gleicher Dicke hatten durchschnittlich bei dem gleichen Abnahmebeschuß einen Grenzfaktor von 2235 gleich 146 % de Marre ergeben, selbstverständlich ohne Rißbildung.

*) Der Grenzfaktor beim Beschuß von Abnahmeplatten auf Holzhinterlage lag einige Prozent höher. Er betrug im Mittel beim Beschuß von 150 mm-Platten mit 21 cm-Stahlgranaten ohne Kappe 140 v. H. gleich Faktor 2142. Schon die erste aller Krupp-Platten, die im Dezember 1894 beschossene 150 mm-Platte Nr. 425 B, welche später nicht unwesentlich übertroffen ist, war beim gleichen Beschuß mit 139 v. H. gleich Faktor 2127 noch nicht ganz durchschlagen.

Digitized by Google

Wir konnten nach diesen eigenen Schießplatzerfahrungen demnach mit Fug und Recht behaupten, daß wir bei Kriegsbeginn den besten Panzer der Welt hatten, der im besonderen dem englischen überlegen war. Daß wir ihn außerdem auch noch am billigsten bekamen, sei nur nebenher erwähnt. Herr Geh. Baurat Dr. Ehrensberger, langjähriger Direktor der Fried. Krupp A. G., hat in einem Vortrag vor dem Verein Deutscher Eisenhüttenleute in Düsseldorf am 27. 11. 21 über die Herstellung und Bewertung Kruppscher Platten eingehende Angaben gemacht. Auf die Veröffentlichung dieses Vortrags in der Zeitschrift des Vereins „Stahl und Eisen" sei hiermit besonders hingewiesen.

6. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß man von englischer Seite unkontrollierbare Angaben über Vergleichsversuche in die Welt gesetzt hat, um für englische Panzerplattenwerke Reklame zu machen, und daß man sich keines besseren Mittels bedienen konnte, als deutsches Material bewußt schlecht zu machen, welches in dem Seesieg vor dem Skagerrak sich englischem Material, wie die ganze Welt weiß, weit überlegen gezeigt hat.

Die Vermessungen und wissenschaftlichen Forschungen der Kaiserlichen Marine.

Von Korvettenkapitän Spieß.

II.

Die Entwicklung der Vermessungsmethoden und der Fachausbildung.

Wie die im 1. Aufsatz geschilderten Leistungen im Vermessungsdienste sich aus den Anfängen mühevoller Versuche und zögernden Tastens, in theoretischer Beziehung wie in praktischer Durchführung, allmählich zu einer wissenschaftlich und praktisch vollendeten nautischen Vermessungskunde durchgerungen haben, soll im folgenden näher betrachtet werden.

In der Entwicklung der nautischen Vermessungsmethoden sind ebenso wie in den durch die verschiedene Art der Ausübung der praktischen Vermessungsarbeit erzielten Leistungen drei Zeiträume deutlich voneinander zu unterscheiden. Den ersten, der etwa bis zum Jahre 1880 reicht, könnte man als „Versuchszeit" betrachten. Wenn es auch nicht an theoretischen Anleitungen fehlte, die mit wissenschaftlicher Gründlichkeit die praktischste Lösung der Aufgabe suchten, eine möglichst zweckmäßige Methode für die uns Deutschen neuartige Hydrographie zu schaffen, so blieb diese Kunst doch in dem ersten Zeitabschnitt mehr oder weniger Geheimwissenschaft weniger Fachleute. Schon die erwähnte Denkschrift des Prof. Berghaus aus dem Jahre 1853 sieht als einen der wichtigsten Punkte die „Abfassung einer kompendiösen Anleitung zur Ausführung hydrographischer Küstenvermessungen zum Gebrauch für junge Seeoffiziere" vor. Auch Neumayer befaßte sich 1875 mit der Ausarbeitung einer „Vorschrift für die Ausführung von Lotungsarbeiten auf See". Im Jahre 1874 übernahm der Direktor der Sternwarte in Kiel, Prof. Dr. Peters, den Unterricht der Seeoffiziere in astronomischer Ortsbestimmung, Geodäsie und Instrumentenkunde, und 1876 wurden unter der Leitung des ersten Vorstandes des Wilhelmshavener Observatoriums, das damals gerade gegründet wurde, Dr. Börgen, die ersten Lehrgänge in Astronomie, Geodäsie, Hydrographie und Gezeitenlehre eingerichtet. Sehr verdient um die

Digitized by Google

wissenschaftliche Nautik hatte sich mit einer „neuen Theorie der Ortsbestimmungen auf See" 1876 der damalige Leutnant z. S. Rottock gemacht, desgleichen zeugten viele Aufsätze in den „Annalen der Hydrographie" aus Seeoffizierkreisen für das Interesse, das damals für dieses Stoffgebiet allgemein herrschte. Zur Förderung der Entwicklung des Instrumentenwesens wurde 1874 im Hydrographischen Büro eine Sammlung von nautischen und Vermessungsinstrumenten angelegt. Im Jahre 1876 erschien dann die erste „Allgemeine Instruktion für die in den heimischen Gewässern auszuführenden Vermessungen", die mit einigen späteren Ergänzungen bis 1894 in Kraft blieb. Wenn es auch so an theoretischen Vorschriften und der Möglichkeit theoretischer Vorbildung nicht mangelte, so fehlte doch die Hauptsache: die praktische Erfahrung. Diese aber mußte jeder Kommandant für seine Person erst sammeln und mußte sich danach sein Personal erst für seine Aufgaben erziehen. Wie sah es nun mit der praktischen Ausführung der heimischen Vermessungen aus? Als Unterlage und zur Wiedergabe der Küstenlinien dienten anfangs zum Teil sehr veraltete Landkarten, auf die sich die Ortsbestimmung auf See beim Loten stützen mußte, so z. B. an der mecklenburgischen Küste eine Karte des Grafen von Schmettau aus dem Jahre 1788, für die Wiedergabe der Küste von Schleswig-Holstein und Lübeck eine dänische Generalstabskarte von 1857. Ähnlich war es an der hannoverschen und oldenburgischen Küste. Da außerdem fast alle Seeuferstaaten ein Landestriangulationsnetz hatten, dem von den preußischen abweichende Koordinaten zugrunde lagen, so läßt sich erkennen, wieviel Differenzen in der Lage wichtiger Küstenpunkte und in der Ortsbestimmung nach diesen beim Loten entstehen und die Arbeit ungeheuer erschweren mußten. Diese mangelhaften Grundlagen zwangen z. T. zu einer vollständigen Neutriangulation der Küste, z. B. in der Nordsee in den Jahren 1855—1857. Bei der Auslotung der Küstengewässer wurde schon damals die jetzt noch übliche Methode der Doppelwinkelmessung nach 3 Landobjekten gebraucht, in Flußläufen und Küstenfahrwassern errichtete man noch Alignements (Bakenpaare, die die Richtung der abzulaufenden Lotlinien meist quer zum Fahrwasser angeben und die Ortsbestimmung durch Deckpeilung und Messen eines Winkels ermöglichen). Auf hoher See lief man auch die Lotlinien nach Kurs und Distanz ab, indem man teilweise die geloteten Tiefen unmittelbar in die vorhandenen Seekarten in roter Tinte eintrug. Die Arbeitskarten der damaligen Zeit zeigen noch in ausgesprochener Weise die strahlenförmige Anordnung von Lotlinien, bei denen man naturgemäß, namentlich mit zunehmendem Abstand vom Strahlenmittelpunkt, vereinzelte Untiefen leichter übersieht als bei dem später üblichen Streifensystem senkrecht zur Küste oder zur Untiefe. Bei dem dürftigen Beobachtungsmaterial der Gezeitenerscheinungen herrschte große Unsicherheit bezüglich der Beschickung der geloteten Tiefen auf ein Kartennull. In allen praktischen Verrichtungen des Vermessungsdienstes lag die Ausbildung der Mannschaft vollkommen in der Hand des Kommandanten. Die Zeichenarbeit an der Arbeitskarte und die Kunst des Horizontalwinkelmessens mit dem Sextanten wurde anfangs nur den Unterleutnants zur See und Steuerleuten anvertraut, ebenso wurden die Arbeitskarten ausschließlich von diesen gezeichnet. Erst später wurden geeignete Unteroffiziere herangezogen, denen später namentlich als Winkelmesser Einjährig-Freiwillige folgten. Da das Personal fast von Jahr zu Jahr wechselte und so immer wieder von neuem ausgebildet werden mußte, da ferner die Vermessungsfahrzeuge, wie es bei der ganzen organisatorischen Entwicklung der jungen Flotte selbstverständlich war, viel zu anderweitigem militärischen Dienst herangezogen werden mußten, da endlich Erfahrungen in der kritischen Beurteilung der Genauigkeit und Brauchbarkeit der geleisteten Arbeiten auch im Hydrographischen Amt noch nicht vor-

Digitized by Google

lagen, so kann man sich die ungeheuren Schwierigkeiten vorstellen, mit denen die Vermessung in den ersten Jahren zu kämpfen hatte. Um so mehr Anerkennung muß dem erstaunlich reichhaltigen und sehr guten Material gezollt werden, das z. B. von den Kanonenbooten „Drache" und „Meteor" beigebracht wurde und Unterlagen für zahlreiche neue Seekarten der heimischen Gewässer lieferte. Charakteristisch für das Bestreben, gründliches und einwandfreies Material in den Seekarten zu verarbeiten, sind die damals häufig angeordneten Kontrollvermessungen, sobald sich bei der Verarbeitung des Materials Fehler herausstellten.

Der zweite Zeitabschnitt, der etwa im Jahre 1884 beginnt, zeichnete sich durch das Bestreben aus, möglichst hohe, wie sich später ergab, übertriebene Anforderungen an die Genauigkeit der Beobachtungen und Berechnungen und an die Exaktheit und Sauberkeit der zeichnerischen Darstellung und der Führung der „Lotungsjournale" usw. zu stellen. Bedingt waren diese Anforderungen durch das Bedürfnis der Flotte nach genauen Küstenkarten und Plänen in großen Maßstäben. Die Vorschriften über Bestimmung und Berechnung von neuen Objekten an der Küste und über die Aufnahme von bis dahin ungenau kartierten Küstenstrichen weisen auf die strenge Befolgung der Methoden hin, die das klassische Lehrbuch der Vermessungskunde von Jordan vorschrieb, das aber in allen seinen Teilen dem für die Landestriangulation und Topographie notwendigen großen Genauigkeitsgrad Rechnung trug und in seinen Anforderungen weit über den Rahmen einer nautischen Vermessung hinausgeht. Die umfangreichen Revisionsvermessungen in diesen Jahren wurden zwei Vermessungsschiffen und mehreren Peilbooten übertragen, und zur Überwachung ihrer Tätigkeit wurde bei jedem Stationskommando die Stelle eines „Vermessungsdirigenten" eingerichtet. Bezeichnend für die damaligen Anschauungen ist es, daß nach der Außerdienststellung der Vermessungsfahrzeuge im Herbst, im Büro des Vermessungsdirigenten den Winter über das gesamte Vermessungsmaterial erst „in's Reine" umgearbeitet wurde, ehe es in das Hydrographische Amt gelangte. Es wurden auf Grund des Beobachtungsmaterials und der Winkelmessungen und Lotungen in den Lotungsnotizbüchern vollkommen neue Reinarbeitskarten mit außerordentlicher Sorgfalt gezeichnet und sauber geschriebene „Lotungsjournale" angefertigt. Abgesehen von der Fehlerquelle, die in diesem System lag, wurde die Anfertigung der Originalvorlagen für den Stich der Karten im Hydrographischen Amt und der Beginn des Kupferstiches selbst um viele Monate hinausgeschoben, was den Nachteil hatte, daß die Berichtigungen der vorhandenen Seekarten sowie die Ausgabe neuer Karten viel zu spät erschienen. Das System zeitigte auch bald grobe Unrichtigkeiten und führte zu dem späteren Erlaß, daß nur die Original-Arbeitskarten und Lotungsbücher der Vermessungsschiffe eingereicht und als Unterlage für die Kartographie benutzt werden durften. Später ging daher auch die Stellung des Vermessungsdirigenten bei den Stationskommandos ein und wurde in diejenige eines Küstenbezirksinspektors mit wesentlich erweitertem und verändertem Geschäftsbereich umgewandelt. In der Schaffung und Heranbildung eines Spezialistenpersonals war man immer noch nicht wesentlich weiter gekommen. Zwar behielten die Kommandanten der Schiffe ihr Kommando mehrere Jahre hintereinander, das Offizierkorps, die Steuerleute und Mannschaften wechselten jedoch immer wieder in jedem Jahre. Infolgedessen war in der praktischen Handhabung und Justierung der gebräuchlichsten Instrumente (Mikroskoptheodolite, Nivellierinstrumente) ebenso in der Ausführung der Berechnungen zu den Beobachtungen gar keine Routine und Erfahrung bei Offizieren und Steuerleuten oder nur sehr vereinzelt vorhanden. Es hing viel von der persönlichen Geschicklichkeit ab, mit der jeder Neuling, dem als einziges Lehrmittel der erwähnte „Jordan", „Bauernfeind" oder

Digitized by Google

„Germain, Traité d'hydrographie" zur Verfügung stand, in die Geheimnisse der Instrumente und in die theoretischen Berechnungen und Formeln einzudringen verstand. Ähnlich sah es mit der praktischen Tätigkeit der Zeichner und Winkelmesser aus. Zwar waren die Matrosendivisionen angewiesen worden, „geeignete Steuerleute, Unteroffiziere und Signalgasten" für die Vermessungsschiffe zu stellen, aber es bürgerte sich auch hier in der praktischen Handhabung des Doppeltransporteurs und des Sextanten keine rechte Tradition und Routine ein, die doch später nach Spezialisierung des Vermessungspersonals eine so hervorragende Sicherheit und Zuverlässigkeit, gute Schulung der Hand und des Auges bei den Zeichnern und Winkelmessern, und Ausdauer bei den Lotgasten zeitigte. Um dies zu erläutern, sei erwähnt, daß bei einer gut „eingespielten" Vermessungsgruppe der Zeichner (der die gemessenen Doppelwinkel mit dem Doppeltransporteur absetzt und dabei aufpaßt, daß die Punkte, die den jeweiligen Schiffsort darstellen, auf die eingezeichnete Lotungslinie fallen) durch Anweisung an den Rudergänger das Schiff selbständig „auf der Linie" hält, daß in Abständen von Minute zu Minute Winkel gemessen, abgelesen, aufgeschrieben und abgesetzt werden und daß auf und zwischen jeden „Winkel" auch bei mittleren Tiefen noch mehrere Lotwürfe fallen. Wenn auch in mehreren „Törns" vermessen wird, so hat doch der Vermessungsarbeitstag 14 Stunden, und man wird begreifen, daß zu 4- bis 6-stündigem Winkelmessen im Sonnenglaste und Loten in Fahrt bei mittleren Tiefen ein außerordentlich geschultes und arbeitswilliges Personal gehört, zumal in den kleinen Fahrzeugen und bei bewegter See. So ging die Ausbildung, die jedesmal im Herbst, am Schlusse der Vermessungsperiode, auf der Höhe stand, wieder verloren und mußte bei den Indienststellungen im Frühjahr erneut einsetzen. Im Jahre 1888 war bereits von der Front die Bildung einer besonderen Vermessungslaufbahn für Steuerleute angeregt worden, aber erst im Jahre 1895 wurden die erfahrensten und geeignetsten Steuerleute, die auf Vermessungsschiffen, bei den Küstenbezirksämtern und dem Observatorium Wilhelmshaven Dienst taten, zu einer besonderen Gruppe zusammengefaßt und zu „Deckoffizieren des Vermessungswesens" ernannt. Damit war der Grundstock zur Organisation eines Spezialpersonals geschaffen.

Inzwischen war Deutschland in die Reihe der Kolonialmächte eingetreten, und die neuen Aufgaben erwiesen alsbald die Unzulänglichkeit der Ausbildung und der Zahl der vorhandenen Spezialisten. Die Vermessungstätigkeit in der Kolonie war grundverschieden von derjenigen in der Heimat, wo sich die Seevermessung an die Triangulation und Küstenaufnahmen der preußischen Landesaufnahme anschließen konnte. In den Kolonien fehlten diese Grundlagen. Zunächst mußten astronomisch bestimmte Festpunkte geschaffen werden, eine Basis ihrer Länge nach auf Millimeter und ihrem astronomischen Azimut nach gemessen werden. Auf dieser Basis mußte ein das ganze Küstengebiet überspannendes Triangulationsnetz aufgebaut und dieses Gerippe mit topographischen Einzelheiten, unter anderem dem Verlauf der Küstenlinie, ausgefüllt werden, ehe man an die Lotarbeit herangehen konnte. Das alles waren für die Vermessungsleiter, Vermessungsoffiziere und Steuerleute neue Aufgaben, zu deren Lösung die bisherige Ausbildung und Erfahrung nicht ausreichte. Zur Vorbildung für die Ausführung von Vermessungen in den Kolonien waren bisher nur einzelne Offiziere, dann 1898 bis 1902 jährlich mehrere Offiziere und Steuerleute zum geodätischen Institut zu Potsdam und zu der trigonometrischen Abteilung der Landesaufnahme kommandiert und dort in der Handhabung der geodätischen Instrumente, in der Triangulation und in den für diese Abteilung vorgeschriebenen Rechnungsmethoden ausgebildet worden. Der im ersten Abschnitt verschiedentlich erwähnte Kapitän-

Digitized by Google

leutnant Deimling hat sich um diese sachgemäße Ausbildung, deren Wert er an sich selbst kennengelernt hatte, hochverdient gemacht. Sie hatte ihm 1893 die Durchführung einer ersten Triangulation des Kamerungebietes und 1898, als Leiter eines besonderen, aus Armee- und Seeoffizieren zusammengesetzten Vermessungsdetachements, eine vorzügliche Aufnahme des gesamten Landgebietes von Kiautschou ermöglicht. Als erster Dezernent des im Jahre 1901 neu gegründeten Vermessungsdezernates in der Nautischen Abteilung bewies er sein überragendes Können von neuem durch die oben erwähnte, großzügig durchgeführte Hochseetriangulation bei der Vermessung des Adlergrundes. Die „Rechnungs-Vorschriften für die trigonometrische Aufnahme der Schutzgebiete" aus dem Jahre 1891, ebenso wie die 1894 herausgegebene „Anweisung für die Vermessung in den heimischen Gewässern", hielten sich demgemäß streng an die weitgehenden Anforderungen der trigonometrischen Abteilung der Landesaufnahme bezüglich des Genauigkeitsgrades in Beobachtung und Rechnung. So erstarrte die Entwicklung des nautischen Vermessungswesens in Formeln und Methoden, die zwar für die Landestriangulation, als Grundlage für die Arbeiten des Steuerkatasters und der Grundstückvermessung, durchaus erforderlich, für die Aufnahme der kolonialen Küsten, Häfen und Buchten aber nicht mehr berechtigt ist. Denn hier handelt es sich um eine Triangulation von Küstenstrecken, die in mehrere astronomische Punkte eingepaßt und deren topographische Einzelheiten nur soweit festgelegt werden mußten, als sie für den Seemann von Interesse und Wert sind. So schreibt die 1897 erschienene „Entwicklung der Formeln für die Berechnung der geographischen Koordinaten" noch 6stellige Logarithmen vor und eine Genauigkeit der Koordinaten nach Länge und Breite auf die dritte Dezimalstelle der Sekunden, und zwar zunächst Errechnung der ebenen rechtwinkligen und aus diesen der geographischen Koordinaten. Bei den Polygonzügen zur Aufnahme der Küstenlinie wurde mit Meßtisch und Kippregel, die Strecken zunächst sogar mit dem Stahlmeßband gemessen, die einzelnen Polygonpunkte zunächst nach-Koordinaten berechnet und dann erst nach Koordinaten in die Arbeitskarte eingetragen, nachdem vorher noch durch eine „Sicherheitsrechnung" die Richtigkeit der Berechnung zu beweisen war. Wer in den Tropen war, wird ermessen können, welch' außerordentliche Beanspruchung es für die Offiziere und Steuerleute bedeutete, nach der harten Tagesarbeit im Sonnenbrand und in dem schwierigen Gelände, des Abends an Bord in der engen Kammer die umfangreichen und langwierigen Berechnungen zu bewältigen, damit die Ergebnisse anderen Tags für die Arbeitskarte verwertet werden konnten. Anderseits konnten mit dieser „Millimeterarbeit" die Vermessungsarbeiten nur sehr langsam vorwärtsschreiten, und die Genauigkeit der solchermaßen erzielten Unterlagen für die Seekarte entsprach in keiner Weise dem tatsächlichen Bedürfnis und den viel geringeren Anforderungen, die der Seemann an seine Karte stellt. Aber auch in der rein praktischen Vermessungsarbeit stellten die Kolonien Offiziere und Personal vor neue Aufgaben, ganz abgesehen von der Ungewohntheit der körperlichen Anstrengungen im tropischen Klima. Schon beim Landen der Vermessungstrupps begannen die Schwierigkeiten, wenn es galt, die Boote durch die schwere Brandung und die Vermessungsinstrumente, Bakenmaterial, Handwaffen und Tagesproviant heil an Land zu bringen. Oft mußten die Eingeborenen mit ihren handlichen Kanus Hilfe leisten, oft kenterten die Boote, und es kostete wertvolles Material, wenn nicht Menschenleben. Die Arbeit an Land und die glühende Sonnenhitze mußten dann die Kleider am Leibe trocknen. Im dichten Urwald waren gewaltige Baumriesen zu fällen, um die nötigen Sichten von einem Dreieckspunkte zum anderen zu gewinnen, was oft Wochen in Anspruch nahm. Auf hohen Baumgipfeln mußten kunstvolle Standgerüste für das Universalinstrument

Digitized by Google

und Beobachtungsstände, sogenannte „Baumbaken", hergerichtet oder auf Riffgründen schwierige Bakenbauten ausgeführt werden, bis man später durch die Einführung der von den Engländern übernommenen „Schiffsmethode", namentlich an gradlinigen Küsten, denen keine Inseln vorgelagert waren, schneller zum Ziele kam. Bei dieser Methode bildet das Schiff, das von 2 Dreieckspunkten aus gemessen wird, selbst den dritten Dreieckspunkt, der dann wieder zur Bestimmung eines weiteren vierten Punktes an der Küste dient. Ähnlich mühevoll war die topographische Aufnahme der Küste. Das Waten im tiefen, heißen Sande und über brüchige Korallen, das Klettern auf schmalem Küstensaum, über dem dichtästiges Mangrovengebüsch hängt, ist für den mit Handwaffen, Bakenmaterial, Instrumenten Bepackten eine gewaltige Anstrengung. Dazu kam, daß alle 300 m der Theodolit und der Meßtisch aufgebaut und die Brechungswinkel gemessen, die Entfernungen von Punkt zu Punkt mit dem Stahlmeßband ausgemessen, das Gelände gezeichnet und die Ergebnisse protokolliert und Lotzeichen für die Boote errichtet werden mußten. So wurden in harter Arbeit täglich 10 bis 20 km Küstenstrecke topographisch aufgenommen. Wenn auch das später eingeführte Tachymeter mit Distanzlatten das Tempo des Polygonzuges beschleunigte oder Quintantenzug und Telemeterzug, in manchen Fällen die Routenaufnahme mit Kompaß und Schrittzähler, an seine Stelle traten, so blieb doch das Arbeiten an Land stets die anstrengendste Tätigkeit für das Personal. Gelegentlich kam es wohl auch zu feindlichen Angriffen auf die fünf bis sechs Mann starken Vermessungstrupps, so, wenn einmal ein den Eingeborenen als „Tabu" geltender Baum ein Opfer der realen Notwendigkeit, „Sicht zu schaffen", werden mußte. Es gab Verwundete und Tote, und eine allgemeine Vorschrift für die Vermessungsschiffe und Kreuzer befahl für die Vermessungstrupps an Land die ständige Mitnahme von Gewehren und ausreichender Munition. Nach dreistündiger Mittagsraft — die körperliche Arbeit in den Stunden von 11 bis 2 Uhr ist für den Europäer in den Tropen unmöglich — und kärglicher Mittagskost, bei der die Einförmigkeit des Speisezettels höchst selten durch einen selbsterlegten Tauben- oder Papageienbraten und Kokosnüsse unterbrochen wurde, ging es weiter bis zum Einbruch der Dämmerung. Ähnlich anstrengend war die Arbeit an Bord und in den lotenden Booten, die sich bis an die Brandung auf den Riffen heranzuarbeiten hatten, auch hier wurde von früh bis spät gelotet und Winkel gemessen. Unermüdlich und mit bewundernswerter Ausdauer, mit Lust und Liebe hat unser Personal gearbeitet, und die Kommandanten und Offiziere kannten oft nur die eine Sorge, die Leute in ihrem Übereifer vor Überanstrengungen zu bewahren.

In diesen arbeitsreichen Lehrjahren sorgten aber auch Dispositionsfehler, methodische Versager, vergebliche Arbeiten und schwere Enttäuschungen dafür, daß auf allen Gebieten reichliche Erfahrungen gesammelt wurden. Sie zeigten zunächst, daß der anstrengende Vermessungsdienst in den Tropen, die häufigen Fieber- und sonstigen Tropenerkrankungen eine jährliche Ablösung der Besatzungen verlangten, sie zeigten aber auch vor allen Dingen, daß die in der Heimat und bei der heimischen Landesaufnahme bewährten Methoden nicht für die Kolonialvermessung zugeschnitten waren, und schließlich, daß für diesen Spezialdienst unbedingt eine Spezialtrupe geschaffen werden mußte. So führte die Entwicklung aus der Praxis heraus in die dritte Epoche, welche die Methodik des nautischen Vermessungwesens, die Leistungen des Personals und die Arbeitsergebnisse auf eine Höhe brachte, wie sie wohl auch England mit seiner seit Anfang des 19. Jahrhunderts bestehenden Organisation des Vermessungswesens und mit seiner Vermessungsspeziallaufbahn nicht besser erreicht hat. Die nachstehende Gegenüberstellung der Leistungen des Jahres 1906 dürfte das beweisen:

Digitized by Google

	Deutschland	England
Küstenaufnahme	314 km	1184 km
Ausgelotetes Seegebiet	1834 Quadratseemeilen	2950 Quadratseemeilen
Vermessungsschiffe	2	9
Offiziere bzw. Steuerleute . . .	17	53
Küstenaufnahme auf das Schiff .	157 km	132 km
Seegebiet auf das Schiff . . .	907 Quadratseemeilen	328 Quadratseemeilen
Küstenaufnahme auf den Offizier .	18 km	22 km
Seegebiet auf den Offizier . . .	108 Quadratseemeilen	55 Quadratseemeilen

Die gemachten Erfahrungen und dringenden Forderungen der Front verdichteten sich in der Nautischen Abteilung zu einer umfassenden, großzügigen Denkschrift aus dem Jahre 1900, die sich unter Hinweis auf die gewaltigen, noch zu erledigenden Aufgaben, die der eigene Kolonialbesitz stellte, scharf gegen die im Vergleich zu den übrigen militärischen Gebieten bis dahin stiefmütterliche Behandlung der Vermessung wendet. Die Denkschrift fordert: gründliche Ausbildung von jüngeren, leistungsfähigen und begabten Offizieren in einem alle Zweige der Vermessungskunde umfassenden Spezialkursus. Als Bedingung für den Schüler stellt sie an die Spitze Lust und Liebe für diesen Dienst, der teils infolge völliger Unkenntnis, teils aus der erklärlichen Vorliebe für die rein militärischen Dienstzweige nicht sehr beliebt, im Seeoffizierkorps sich erst durchsetzen mußte; ferner wird verlangt mathematisches Verständnis, gute Sehkraft, Ausdauer, seemännischer Blick, Gewissenhaftigkeit und körperliche Zähigkeit. Sie weist aber auch auf den außerordentlich erzieherischen Einfluß dieses Dienstes auf das berufliche Wissen und seinen Vorteil bei jeder anderen militärischen Verwendung des Offiziers hin. Die vollkommene, in England durchgeführte Spezialisierung des dort weniger angesehenen Vermessungsoffiziers wird ausdrücklich abgelehnt und die spätere Verwendung der Offiziere in rein militärischen Kommandos gefordert. Als Lehrer für diese Kurse werden Offiziere vorgesehen, die auf Grund eigener Vermessungspraxis und Erfahrung im Ausland, besonderen Verständnisses für die Theorie und Lehrtalents als die berufenen Übermittler einer wissenschaftlichen und praktischen Tradition gelten können. Die gleichen Gesichtspunkte werden für die Auswahl der neu einzustellenden Steuerleute verlangt, namentlich bezüglich der körperlichen Elastizität, die der Auslandsdienst verlangte.

Dann wird die Bildung einer besonderen Vermessungskompagnie gefordert. An die Auswahl von Kapitulanten werden strenge Forderungen gestellt: tadellose Führung und vorzügliche Leistungen als Schiffsjunge, Zuverlässigkeit und Gewissenhaftigkeit. Ähnlich streng soll die Auswahl der Vermessungsrekruten sein, zu denen Seeleute, Fischer, Feinmechaniker, Photographen, Katasterbeamte usw. gehören. Schließlich werden zur Erfüllung der umfangreichen Aufgaben eine Vermehrung der Vermessungsschiffe und der Bau von Spezialschiffen mit den für den Dienst erforderlichen Einrichtungen verlangt. Dementsprechend wurden dann vom Jahre 1901 ab im Winter regelmäßige Offiziervermessungslehrgänge unter Leitung von Vermessungsoffizieren, der erste Lehrer war Kptlt. Schmidt (Reinhold), abgehalten, in denen sphärische Trigonometrie, analytische Geometrie, Geodäsie, Kartographie, Instrumentenkunde, Gezeitenlehre und Hydrographie gelehrt und praktische Vermessungen ausgeführt wurden, die vollkommen nach dem Gang einer Auslandsvermessung, mit der Basismessung anfangend, durchgeführt wurden. Ergänzt wurden diese Kurse durch Lehrgänge auf der Kieler Universität in allgemeiner Geographie, auf der Deutschen Seewarte und dem Observatorium

Digitized by Google

Wilhelmshaven in Astronomie, Chronometerlehre und Erdmagnetismus, die später noch durch solche in Ozeanographie und Meteorologie erweitert wurden. An solchen Kursen auf Seewarte und Observatorium nahmen auch die Steuerleute teil, die ihrerseits in der Vermessungskompagnie zu Deckoffiziervermessungslehrgängen zusammengefaßt wurden. Im Jahre 1901 wurde dann die Vermessungskompagnie unter der Führung eines Vermessungsoffiziers gebildet, die ein nach den oben erwähnten Gesichtspunkten ausgewähltes Personal hatte, das in bezug auf seine technischen und militärischen Leistungen, seine große Gewissenhaftigkeit und seine tadellose Disziplin eine Spezialtruppe darstellte, die ihresgleichen in der ganzen Marine suchte. Gelang es doch, den Leuten das Gefühl für eiserne Pflichterfüllung und hohe Verantwortung dafür beizubringen, daß jeder Lotwurf, jeder gemessene Winkel, jede Pegelablesung, jede Arbeit als Anschreiber und Zeichner unmittelbar ausschlaggebend war für die Fehlerfreiheit der Seekarte, somit für ein Werk, dessen Güte für die Handelsschiffahrt und für die Kriegsmarine von allergrößter Bedeutung war. Das Personal war aber auch durch die Tätigkeit in den Booten seemännisch und namentlich im Signal- und Infanteriedienst militärisch vorzüglich für seine Auslandsaufgaben vorbereitet. Im Sommer wurden Offiziere und die ganze Besatzung, die für ein Auslandskommando bestimmt war, auf einem Vermessungsschiff in der Heimat im praktischen Vermessungsdienst und in praktischen Vermessungsaufgaben weiter ausgebildet. Die Spezialisierung der Vermessungsoffiziere und des Vermessungspersonals hat sich vorzüglich bewährt, und die Leistungen, die seit 1900 an Umfang und an Güte in stetigem Wachsen begriffen waren, haben das bewiesen. Gleichzeitig mit dieser organisatorischen Änderung setzte eine großzügige Umwälzung in den Methoden, theoretisch wie praktisch, ein. Die Vorschriften wurden auf den wirklichen Bedarf der Kolonialvermessung zugeschnitten, die Rechnungsmethoden vereinfacht und die Genauigkeitsforderungen wesentlich herabgesetzt. Schon 1901 war als 3. Band des „Lehrbuches der Navigation" eine gegen die früheren Vorschriften wesentlich vereinfachte „Anleitung zu Küstenvermessungen" erschienen, dem im Jahre 1906 das vorzügliche „Handbuch der Küstenvermessungen" folgte. Es ist ganz unter dem Gesichtspunkt der Frontbedürfnisse und für die Front geschrieben und behandelt in den nachstehenden Abschnitten erschöpfend alles das, was der Vermessungsspezialist wissen muß:

Geodäsie und Kartographie bearbeitet von Kaptlt. Schmidt (Reinhold),
Höhenbestimmungen und Geländeaufnahme von Kaptlt. Kurtz,
Gezeiten von Prof. Dr. Börgen, Vorstand des Observatoriums Wilhelmshaven,
Astronomie von Prof. Dr. Stechert, Seewarte,
Erdmagnetismus von Prof. Stück, Seewarte.

Auch für den Unterricht der Unteroffiziere und Vermessungsgasten wurde im Jahre 1912 ein kurzes „Lehrbuch für den Vermessungsgasten" von Korv.-Kpt. Kurtz herausgegeben, das einen vorzüglichen Leitfaden für die Ausbildung der Rekruten und die Weiterbildung des übrigen Personals darstellte.

Inzwischen hatte auch die Entwicklung der Instrumente sich den Bedürfnissen der hydrographischen Vermessung angepaßt. An die Stelle des schwerfälligen, komplizierten großen Universalinstruments, des Mikroskoptheodoliten und des Nivellierinstruments, war das leichte, kleine Universalinstrument getreten, mit dem man astronomische und trigonometrische Messungen, geodätische Höhenmessungen, tachymetrische Entfernungsmessungen bei topographischen Aufnahmen, Nivellements bei Pegelanschlüssen und schließlich magnetische Beobachtungen machen kann. Ebenso erleichterte der Plathsche Quintant mit Trommelablesung und lichtstarkem

Digitized by Google

Fernrohr wesentlich das Winkelmessen im Vergleich zu Sextanten mit Lupenablesung und Nonius. Handliche Patentlotleinen wurden eingeführt, und das schwerfällige unhandliche Tiefenlot wurde durch die kleine Lukas-Lotmaschine, die sich auch auf unseren U-Booten vorzüglich bewährt hat, ersetzt. Den größten Fortschritt bedeutet jedoch die Einführung der Stereophotogrammetrie. Das Prinzip ist folgendes: Mit zwei an Bord in bekannter Entfernung und mit parallelen optischen Achsen aufgestellten Phototheodoliten wird, unter elektrischer Auslösung der Verschlüsse der beiden Kameras, ein Stück der Küste von Bord aus stereophotographisch aufgenommen. Die erhaltenen stereoskopischen Bilder kann man dann unter dem Stereokomparator derartig genau ausmessen, daß man das Bild in seinen drei Dimensionen Höhe, Tiefe und Breite unmittelbar kartieren kann. Auf diese Weise können in kürzester Zeit große Küstenstriche mit allen topographischen Einzelheiten aufgenommen werden, ohne daß Arbeiten an Land, abgesehen von der Triangulation, zwischen deren Festpunkte die Einzelaufnahmen eingefügt werden müssen, nötig sind. Leider ist jedoch der Stand der Theodoliten an Bord nur so wenig stabil zu montieren, daß die geringste Vibration des Schiffes oder Torsionsbewegung des Schiffskörpers um seine Längsachse genügt, um die Parallelität der optischen Achsen beider Apparate in Frage zu stellen, wodurch das Ausmeßergebnis vollständig verfälscht wird. Die Versuche sind jedoch noch nicht endgültig aufgegeben, und namentlich bei stereoskopischen Wellenaufnahmen hat das Verfahren vollständig genügt, um wertvolle Ausmessungen der Meereswellen vornehmen zu können. Ähnlich fortschrittlich gestaltete sich die Entwicklung der Arbeitsmethoden und der instrumentellen Ausrüstung, die bei den Arbeiten zur wissenschaftlichen Erforschung der Meere in Anwendung kamen. Von der Tätigkeit der Marine auf diesem Gebiete soll im folgenden Abschnitt die Rede sein. (Schluß folgt.)

Hundertjahrfeier der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin und die Marine.

Von Korvettenkapitän a. D. Viertel, Stettin.

Am 15. November 1821 wurde durch König Friedrich Wilhelm III. ein Statut unterzeichnet, welches der „Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin" feierlich das Gründungsrecht verlieh. Ein Jahrhundert mit Stürmen und Brausen ist seitdem über diese Gründung, zum Besten des Handelsstandes der Stadt, wie es in dem Statut heißt, hinweggefegt, der stetige Weg „des ehrbaren Kaufmanns" aufwärts und vorwärts konnte aber nicht behindert werden. Stolz und aufrecht kann die Kaufmannschaft Stettins in unserer verzweifelt ernsten Zeit auf die Werke ihrer Tatkraft zurückschauen, um neuen Mut zu schöpfen für eine Zeit harter Arbeit zum Wiederaufbau von Handel und Wandel nicht bloß Stettins, sondern auch zum Ausbau des gesamten deutschen Handels.

Die Entwicklung Stettins und die der Kaufmannschaft hängen eng miteinander zusammen. Aus der engen alten Stadt an der Oder ist durch die Tatkraft seiner Kaufmannschaft der größte Hafen an der Ostsee und eine Großstadt entstanden. Nicht nur deshalb verlohnt es sich, Stettins Beziehungen zur Marine im allgemeinen zu beleuchten. Das deutsche Seewesen, die Handels- und die Kriegsmarine, verdankt einen großen Teil seines weltumspannenden Ausbaus der In-

Digitized by Google

dustrie Stettins, der Tatkraft und dem Unternehmungsgeiste der „Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin", die am 15. November 1921 ihre Jahrhundertfeier begangen hat.

Jeder deutsche Seefahrer kennt den „Vulcan", den Namen der weltberühmten Stettiner Maschinenbau-Akt.-Ges., die am 29. 1. 1857 aus der ersten deutschen Werft für Eisenschiffbau in Firma Fürchtenicht & Brock hervorgegangen war. Das erste Eisenschiff, den Radflußdampfer „Dievenow", baute die Firma für die Stettiner Reederei Bräunlich. Erst 1864 bestellte die Königliche Admiralität ein Eisenschiff, den späteren Postdampfer „Pommerania", den Kaiser Wilhelm I. bei der Grundsteinlegung des Kaiser-Wilhelm-Kanals 1887 benutzte. Als nach der glücklichen Beendigung der Kriege 1864 und 1866 das erstarkende Preußen, nach 1870/71 das Reich den Ausbau der Kriegsflotte ins Auge faßte, galten England, allenfalls noch Frankreich als die einzigen Länder, in denen größere Kriegsschiffe gebaut werden konnten; die deutsche Schiffbaukunst hielt man noch nicht für erfahren genug, um sich ein günstiges Ergebnis von ihren Bauten zu versprechen. Von der preußischen Regierung waren bereits in England die Schiffe „König Wilhelm", „Hertha", „Vineta", „Kronprinz", „Kaiser" und „Deutschland" und von Frankreich das Panzerschiff „Friedrich Carl" beschafft worden. Die Danziger Kaiserliche Werft hatte den Schiffskörper der Panzerkorvette „Hansa" hergestellt. Die Anbringung des Panzers und den Bau der Maschine übertrug man aber dem aufwärtsstrebenden „Vulcan". Die Ausführung dieser Arbeiten fällt in die Jahre 1871 bis 1874. Der erste Schritt war getan, nun gab es kein Halten mehr, Stettin mußte den ersten Auftrag zum Bau eines großen Kriegsschiffes erhalten. Große Schwierigkeiten waren noch zu überwinden, bevor am 9. 8. 1871 der Vertrag über den Bau des ersten Panzerschiffes unterzeichnet wurde. Man ging so weit, dem „Vulcan" zu raten, sich nicht in die Kosten neuer Einrichtungen für den Kriegsschiffbau zu stürzen, sondern lieber vom Bau des Panzerschiffes ganz abzusehen; denn er dürfe nicht damit rechnen, daß ihm die Ausführung eines zweiten Panzerschiffes jemals übertragen werden würde. Aber der den Höhenflug des deutschen Aars vorausschauende Stettiner Kaufmann überschritt die Brücke des Bedenkens und Erwägens, das erste deutsche Panzerschiff baute der „Vulcan". Es wurde beim Stapellauf am 22. 11. 1873 durch die spätere Kaiserin Friedrich auf den Namen „Preußen" getauft. Der Erfolg des Stettiner Unternehmens befreite uns aus der Abhängigkeit vom englischen Seeschiffbau und hatte die segensreichsten Folgen nicht bloß für Stettin, sondern auch für die ganze deutsche Industrie. Mutige deutsche Männer, wie der noch lebende hochverehrte Geheime Admiralitätsrat a. D. Koch und der Chef der Admiralität, General von Stosch, unterstützten die Stettiner Tatkraft nach dem Grundsatz: „ohne deutschen Schiffbau ist eine deutsche Marine undenkbar". Es würde zu weit führen, wenn die Erfolge dieses neuen Stettiner Unternehmens im Kriegsschiffbau einzeln geschildert würden. Erwähnt sei nur noch, daß Schiffe fast aller Klassen der einst so stolzen deutschen Kriegsmarine unter dem Segensspruch des „Stettiner ehrbaren Kaufmanns" vom Stapel gelaufen sind. Bahnbrechende Neuheiten, wie den Turbinenantrieb, erhielt die Kriegsmarine, Kreuzer „Lübeck", durch den „Vulcan". Zu Dutzenden baute er für sie U.-Boote und Torpedoboote. Fremde Staaten, durch die Leistungen der deutschen Kriegsschiffe aufmerksam geworden, zögerten nicht, ihre Neubauten dem Stettiner „Vulcan" in Auftrag zu geben. So wurden Erzeugnisse seiner Schiffbaukunst in die Kriegsflotten der Niederlande, Schwedens, Chinas, Uruguays und Rußlands eingereiht.

Bei der Aufnahme des Handelsschiffbaus hatte der Unternehmungsgeist der Leiter des „Vulcan" mit ähnlichen Schwierigkeiten zu kämpfen wie beim Erringen

Digitized by Google

der Aufträge zum Kriegsschiffbau. Auch hier galt es, das Vorurteil, nur Albion könne große Schiffe bauen, zu brechen. Bei der Vergebung des ersten deutschen Schnelldampfers für die „Hapag" mußte für den Fall der Nichterfüllung aller gestellten Bedingungen die Rückzahlung von 4 Mill. M. Bauraten durch erste Bankhäuser garantiert werden. Lediglich die Erklärung der Direktion, sie sei der Aufgabe gewachsen, genügte, um die im wahrsten Sinne des Wortes goldenen Stützen zur Schnelldampfer-Helling zu bekommen. Auch Stettin, das Bankhaus Schlutow, baute an diesen Stützen mit. Das Vertrauen auf das eigene Können wurde glänzend gerechtfertigt. Wir Seeleute kennen unsere stolzen Ozeanrenner vom freien Meere her. „Auguste Victoria", „Fürst Bismarck", „Spree" und „Havel", der ruhmvoll vom Feinde in neutralen Gewässern überfallene „Kaiser Wilhelm der Große", 1897 das schnellste Schiff aller Passagierdampfer, die „Deutschland", „Kaiserin Auguste Viktoria", „George Washington" und schließlich das viel beneidete Weltwunder, der „Imperator", das sind Lorbeerreiser vom Baume des Ruhmes unseres „Vulcan". — Mit der Vergrößerung der Bauten sah sich die Aktiengesellschaft leider gezwungen, von der Oder und der Ostsee nach der Elbe abzuwandern, selbst die von der Korporation der Kaufmannschaft mit Rat und Tat unterstützte Verbesserung der Odermündung durch Bau und Vertiefung der „Kaiserfahrt" bei Swinemünde genügte nicht mehr für die Riesen des Ozeans.

Die Oder, die eigentliche Wiege des deutschen Eisenschiffbaues, bedurfte der besonderen Fürsorge der Kaufmannschaft Stettins, um sie als Strom des Wohlstandes benutzen zu können. Fast 700 km durchfließt sie deutsches Land. Die Schätze Oberschlesiens, Polens und der Tschecho-Slowakei können unmittelbar nach Stettin und von hier über See nach allen Ländern der Ostsee und weiter nach der ganzen Welt gebracht werden. Durch den bevorstehenden Bau des Mittellandkanals wird Stettin auch an die Flüsse Westdeutschlands, Weser, Ems und Rhein, angeschlossen werden. Gute Eisenbahnverbindungen sichern ferner günstigen Anschluß an den Seeverkehr. Es war deshalb ein natürliches Bedürfnis, Stettin zum großen Hafenplatz auszubauen. Verkehrstechnisch ist hierfür die Lage Stettins hervorragend geeignet; denn es beträgt die Entfernung in Kilometern: von Berlin bis Stettin nur 141, dagegen bis Lübeck 264, bis Hamburg 280; von Breslau bis Stettin 351, bis Lübeck 593, bis Hamburg 608; von Dresden bis Stettin 325, bis Lübeck 444, bis Hamburg 460. Der Hafen ist kurz vor dem Kriege vollendet worden. Neben einigen Sonderschuppen enthält er an 14 km Kailänge 6 große Ladeschuppen mit 50 000 qm Bodenfläche; 123 Kräne bis zu 40 t Hebegewicht, 5 Verladebrücken für Massengüter und ein Kohlenkipper mit 6000 t Tagesleistung bilden die technisch modernsten Hafenhilfsmittel. Die Wassertiefe von 8 m gestattet Dampfern bis zu 10 000 t, am Kai festzumachen. Dank dieser günstigen Verhältnisse entwickelte sich ein sehr lebhafter seewärtiger Verkehr, im Jahre 1913 umfaßte er rund 6000 Schiffe mit einem Raumgehalt von nahezu 8 Mill. Netto-Kubikmetern, ein Verkehr, der erheblich größer war als der von Lübeck, Danzig und Königsberg zusammengenommen. Die Bildung der neuen Staaten im Osten verheißt Stettin eine weitere Entwicklung des Seehandels. Es ist daher erklärlich, daß bei einem Warenverkehr von 4 254 563 t Eingang bzw. 1 990 975 t Ausgang (1913) die Kaufmannschaft durch Schiffbau, Reederei und Industrie selbst stark daran beteiligt war. Neben dem weltberühmten „Vulcan" erbauten die Werften von Nüske, einst Lieferant von Kanonenbooten der preußischen Marine, die Ostsee-Werft und die Stettiner Oderwerke die zahlreichen Fahrzeuge der Neuen Dampfer-Compagnie, der Reedereien von Retzlaff, Gribel und Bräunlich. Die neu gegründete Orient-Linie bringt die Erzeugnisse des

Digitized by Google

Mittelmeeres nach Stettin und läßt die Hoffnung aufkommen, daß der hanseatische Unternehmungsgeist die einst bereits vorhandene regelmäßige Stettin-Amerika-Linie wieder zum Leben erwecken wird.

Die See als Verkehrsstraße hat auf die industrielle Entwicklung des unteren Oderbezirks selbstverständlich befruchtend gewirkt. 52 Aktiengesellschaften, darunter 40 große, bestanden schon vor dem Kriege. Von See kommend, zeigt einem schon von weitem die „Feldmühle, Papier- und Zellstoffwerke A. G." mit ihren schiffsgrauen Gebäudemassen und den vielen Schornsteinen den Beginn des Industriebezirks an. Wenige aber ahnen, daß hier die gewaltigste Druckpapiermaschine Europas Tag und Nacht eine 4 m breite Papierbahn schafft, die Kunst und Wissen über die ganze Welt verbreiten hilft. Das „Eisenwerk Kraft" mit seinen leuchtenden Hochöfen, die „Zementfabrik", die „Fabrik chemischer Produkte Union", die Züllchower „Öl-Werke", die gewaltigen Anlagen und Kohlenlagerplätze der „Hedwigshütte" und „Hansa" sind die Landbaken für den einlaufenden Seemann, bis die herrliche, in Schönheit gen Himmel strebende Hakenterrasse mit den schmucken Gebäuden die Wendemarke zur Einfahrt in den weitläufigen Hafen bildet. Hier, unterhalb der Hakenterrasse, lag einst der stolze Kleine Kreuzer „Stettin", am Bug das Wappen der Stadt, den roten Greifen, als Sinnbild der Zusammengehörigkeit der Kriegsmarine, der Schützerin des Seehandels, mit der Stadt des aufwärtsstrebenden Seehandels, des größten Seehafens der Ostsee. Dieses Zusammengehörigkeitsgefühl ist bis auf den heutigen Tag geblieben. Hat doch der jetzige Chef der Marineleitung persönlich Fühlung mit den führenden Männern in Handel und Industrie der pommerschen Hauptstadt genommen, um seine Entschlüsse den Wünschen und Bedürfnissen des „Seehafens von Berlin" anzupassen. Hand in Hand arbeitend werden die Marine und die Korporation dem Sturm der Zeiten die Stirne bieten. Unwetter ziehen vorüber. Möge bald Sonnenschein über der deutschen Heimaterde liegen! Dann wird auch der Handel wieder aufblühen und mit ihm die Kraft und das Ansehen der „Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin".

Rundschau in allen Marinen.

(Abgeschlossen Anfang Januar 1922.)

Weiterer Verlauf der Washingtoner Konferenz.

Die Kommissionsverhandlungen über die Abrüstung zur See kamen infolge der gegensätzlichen Anschauungen Frankreichs einerseits und der übrigen Konferenzmächte anderseits in der Frage der Unterseeboote und der leichten Überwasserschiffe in ein Stadium, das den weiteren günstigen Verlauf der Abrüstungskonferenz in Frage zu stellen drohte.

Die drei großen Seemächte hatten sich bereits auf ein Stärkeverhältnis von 5 : 5 : 3 geeinigt; Japans Wünschen betreffend „Mutsu" war man dadurch entgegengekommen, daß Japan „Mutsu" behalten und dafür die veraltete „Settsu" streichen sollte. Um das dadurch entstehende Übergewicht Japans an Nach-Skagerrak-Schiffen auszugleichen, sollten die Vereinigten Staaten zwei ihrer Neubauten, „Washington" und „Colorado", weiterbauen dürfen und dafür „Delaware" und „North Dakota" streichen; England sollte zwei der geplanten Neubauten ausführen dürfen und dafür die drei Schiffe der „King George V."-Klasse

Digitized by Google

und „Erin" streichen. Frankreich und Italien sollten mit der Ziffer 2 in das Verhältnis der Schlachtschifftonnage eingegliedert werden. In der Frage der sonstigen Überwasser-Kriegsschiffe (Kleine Kreuzer, Zerstörer, sonstige Überwassertypen) sowie der Flugzeugträger und Luftfahrzeuge sollte die ursprüngliche Regelung bestehen bleiben. In der U-Bootsfrage stellte England den Antrag, das Unterseeboot als Kriegswaffe endgültig und ganz abzuschaffen, ein Antrag, der auf die unumwundene Ablehnung der übrigen Konferenzmächte stieß. Die Vereinigten Staaten machten darauf, um den englischen Wünschen entgegenzukommen, einen neuen Vorschlag, der von England angenommen wurde und der einen Tonnengehalt von 60 000 t für England und die Vereinigten Staaten festsetzte (statt 90 000 t), während für Japan, Frankreich und Italien ihr gegenwärtiger U-Bootsbestand das Höchstmaß ihrer U-Bootstonnage bilden sollte, etwa 32 000 t für Japan, 42 000 t für Frankreich und 22 000 t für Italien.

In diese Regelung schlug wie eine Bombe die nach der Abreise Briands aus Washington von Frankreich vorgebrachte Forderung einer Schlachtschifftonnage von 350 000 t, d. h. einer bis zum Jahre 1941 zu bauenden Schlachtflotte von 10 Schlachtschiffen zu je 35 000 t, einem Tonnengehalt an leichten Überwasserstreitkräften von 330 000 t und einer U-Bootstonnage von 90 000 t. Die erste Forderung stellte sich bald als diplomatischer Schachzug heraus: Briand erklärte sich in einem Telegramm an Hughes auf dessen Vorstellungen hin sofort bereit, sich mit einem Schlachtschifftonnengehalt von 175 000 t begnügen zu wollen, während er an den beiden anderen Forderungen im Interesse der Sicherheit Frankreichs festhalten müsse und auch gar nicht in der Lage sei, diese Forderungen herabzusetzen, da er den Willen des Parlaments achten müsse. Die französischen U-Bootsforderungen gaben Anlaß zu scharfen Auseinandersetzungen zwischen der englischen und französischen Abordnung in Washington und zwischen der beiderseitigen Presse. Balfour erklärte, daß England eine französische U-Bootsflotte von der geforderten Stärke in unmittelbarer Nähe der britischen Inseln als eine Bedrohung auffassen müsse und eine dadurch geschaffene Lage nicht gleichgültig ansehen könne. Lord Lee wies auf einen Aufsatz des französischen Fregattenkapitäns Castex in der „Revue maritime" hin, der die Auffassung vertritt, daß die Verwendung des U-Bootes zum Handelskrieg in der Weise, wie sie von Deutschland im letzten Kriege gehandhabt worden sei, durchaus gerechtfertigt war.

Castex schreibt in seinem Aufsatz „Synthèse de la guerre sous-marine" (Revue maritime Nr. 1, Januar 1920): „.... nous croyons opportun d'en finir avec quelques niaiseries qui ont été jadis formulées à propos de la guerre sous-marine allemande .... Tout d'abord, avant de jeter la pierre aux Allemands à ce propos, nous aurions dû nous rappeler que cette guerre de course à la torpille était, comme tant d'autres nouveautés de notre planète, l'application d'une idée première essentiellement française .... on doit reconnaître que les Allemands étaient absolument fondés à l'employer ..... l'Allemagne avait le devoir, pour sa cause, de mettre en jeu tous ses moyens et de demander à l'arme sous-marine de nuire au maximum à l'ennemi ..... En somme, on ne voit rien dans tout cela, qui ne soit absolument correct, militairement parlant."

Über die warnungslose Versenkung von Handelsschiffen schreibt er:

„La suppression de l'avertissement avant torpillage, qui a soulevé tant de protestations, n'est pas aussi inadmissible qu'elle l'a tout d'abord paru. A cela les Allemands ont répondu, non sans quelque apparence de raison, qu'ils avaient averti une fois pour toutes les navires de ne pas s'engager dans la zone dangereuse."

Die französische Abordnung in Washington bemühte sich, zu erläutern, daß Frankreich nach wie vor die Art, wie die Deutschen im Kriege die U-Bootswaffe gebrauchten, verurteile. Der angeführte Aufsatz des Fregattenkapitäns Castex gebe nur dessen Privatansicht wieder. Der Standpunkt der Abordnung und der

Digitized by Google

französischen Tagespresse läßt sich in die Worte des „Temps" zusammenfassen, der dem Sinne nach sagt: Das U-Boot ist eine reine Defensivwaffe, die in der Hand einer ritterlichen Nation wie Frankreich selbstverständlich nur in moralischer Weise angewendet werden wird; sie ist daher auch als moralisches Kriegsmittel anzusehen. Wenn sie im letzten Kriege von einer barbarischen Nation in unmoralischer Weise mißbraucht worden ist, so ist dies kein Grund, die Waffe ohne weiteres als unmoralisch zu verdammen. Für Frankreich, das sich neben seiner Armee eine kostspielige Flotte nicht leisten kann, das jedoch langgestreckte offene Küsten und seine lebenswichtigen Seeverbindungen nach Nordafrika zu schützen hat, ist aber eine große Flotte von billigeren Überwasserstreitkräften und U-Booten ein Erfordernis der nationalen Sicherheit. England hält den französischen Forderungen die Frage entgegen, gegen wen denn derartige Rüstungen gerichtet seien, da sie sich doch kaum, wie die Landrüstungen, als notwendige Sicherung gegen Deutschland vertreten lassen. Frankreich antwortet, es sei das Recht eines jeden Staates, seine Verteidigung so auszubauen, wie er es für die Sicherheit der Nation für notwendig halte. Die Verteidigungsmittel der zur See schwachen Staaten seien aber U-Boote, Flugzeuge und leichte Überwasserstreitkräfte.

In der Sitzung am 28. 12. übermittelte Mr. Hughes den Mitgliedern des Ausschusses folgende Entschließung über die künftige Führung des Unterseehandelskrieges, die der Senator Root im Auftrage des amerikanischen Beratenden Ausschusses eingebracht hatte:

„Die unterzeichneten Mächte erklären, in dem Wunsche, die für die zivilisierten Staaten zum Schutz des Lebens der Neutralen und Nichtkämpfer in Kriegszeiten geltenden Vorschriften wirksamer zu machen:

1. Handelsschiffe müssen aufgefordert werden zu stoppen und müssen durchsucht werden, um den Charakter der Ladung festzustellen, bevor sie aufgebracht werden. Kein Handelsschiff darf ohne weiteres angegriffen werden, es sei denn, daß es den Befehl zum Stoppen nicht befolgt. Bevor nicht Besatzung und Fahrgäste in Sicherheit gebracht sind, darf kein Handelsschiff zerstört werden.

2. Unter allen Umständen haben die Unterseeboote der Kriegführenden sich an die oben genannten allgemeinen Vorschriften zu halten. Wenn ein Unterseeboot unter den obwaltenden Umständen ein Handelsschiff nicht aufbringen kann, ohne die Vorschriften zu verletzen, so hat es auf den Angriff und die Aufbringung zu verzichten und dem Handelsschiff zu erlauben, unbelästigt seinen Kurs weiter zu steuern. — Die Unterzeichner laden alle anderen zivilisierten Nationen ein, diesen Abmachungen ihre Zustimmung zu geben. — Die Unterzeichner erkennen an, daß es in der Praxis unmöglich ist, Unterseeboote im Handelskriege zu verwenden, ohne die von allen zivilisierten Nationen übernommenen Verpflichtungen zum Schutze des Lebens der Neutralen und Nichtkämpfer zu verletzen. Um die allseitige Annahme eines Verbots der unbeschränkten Unterseebootverwendung zu erzielen, erklären die Unterzeichner des Abkommens, daß sie ihrerseits diesem Verbot zustimmen und daß sie alle anderen Mächte einladen, sich dem anzuschließen. — Die Unterzeichner erklären, daß jede Person im Dienste einer der diese Vorschriften anerkennenden Mächte, welche die Vorschriften verletzt, als der Seeräuberei schuldig vor ein Kriegsgericht gestellt und zu Gefängnisstrafe verurteilt werden soll."

Die englischen und amerikanischen Vertreter traten für die Annahme der Rootschen Entschließung ein. Die Franzosen, Italiener und Japaner wünschten, die Entschließung dem Ausschuß der Sachverständigen zu überweisen. Die Amerikaner aber erklärten, daß dies keine technische, sondern vielmehr eine allgemein politische Frage sei, zu der der Hauptausschuß selbst Stellung nehmen müsse. Der Ausschuß nahm darauf grundsätzlich den Absatz 1 der Rootschen Entschließung an und überwies ihn einem Unterausschuß zur Feststellung des Wortlauts. Zum Absatz 2 schlug Mr. Balfour eine Abänderung vor, dahingehend, daß diese Entschließung die an der Konferenz teilnehmenden Nationen an die Vorschriften so lange bindet, bis sie von allen den Nationen angenommen ist, die sich ihr anschließen

Digitized by Google

wollen, „denn die volle Übereinstimmung aller Völker sei nötig, um einer Entschließung, die sich auf die allgemeinen Menschenrechte bezieht, einen internationalen Charakter zu geben." Admiral de Bon sprach sich zu dem Balfourschen Vorschlage zustimmend aus.

Interessant ist die Ansicht des offiziösen „Daily Chronicle" vom 30. 12. 21 zu diesem Thema:

Dieses Blatt nennt die Anträge des Senators Root wegen der Regelung der Unterseehandelskriegführung die Wiederholung des Shylock-Prozesses. Porzia erkläre, daß Shylock ein Pfund Fleisch haben könne, aber nicht einen Tropfen Christenblut vergießen dürfe. Ebenso wünsche Senator Root die Zahl der Unterseeboote nicht einzuschränken, wünsche aber, daß sie den Handelsschiffen kein Leid antun dürfen. Wenn auch diese Methode sehr schlau sei, sagt das Blatt, so könne sie doch nicht zum Ziele führen. Aber der Antrag Root könne die Bedeutung haben, daß Frankreich nunmehr Farbe bekennen müssen werde. Frankreich, das beteuere, daß es die U-Boote nur zur Verteidigung seiner Küsten wünsche, müsse erklären, ob es die Vorschläge von Root annehmen wolle, die auf eine vollkommene Behinderung des Unterseehandelskrieges hinauslaufen; denn die wahre Aufgabe der Unterseeboote könne es nicht sein, erst Warnungssignale abzugeben, dann die Schiffe nach Bannwaren zu untersuchen und erst dann zu versenken, wenn solche gefunden würden.

Die französische Regierung hat sich demnach bereit erklärt, diese Bedingungen auf sich zu nehmen. Was die französische Marine davon denkt, erzählt uns F.-Kapitän Castex. Was die englische Regierung meint, lassen die letzten Sätze der „Chronicle"-Äußerung erkennen. Im übrigen werden wir ja sehen, ob England eine solche Verpflichtung Frankreichs als ausreichende Garantie ansehen und daraufhin auf die Entwicklung einer entsprechenden Abwehrflotte verzichten wird.

Was wir selbst von der Sache halten, haben wir in zahllosen Denkschriften, Noten und Erläuterungen zum Unterseehandelskrieg gesagt. Wir wollen es nicht wiederholen und überlassen es der Geschichte und den Elementen der Kriegführung, an die hier gerührt wird, sich zu wiederholen und neu zu bestätigen.

England.

Verfassungsabkommen mit Irland. Das englisch-irische Verfassungsabkommen, dessen Bestätigung zu erwarten steht, enthält folgende, die Verteidigung zur See berührende Bestimmungen: Die Verteidigung zur See soll, bis zwischen der britischen und der irischen Regierung eine andere Regelung getroffen ist, weiter Aufgabe der Reichsstreitkräfte sein. Nach fünf Jahren soll diese Bestimmung von Vertretern der britischen und der irischen Regierung daraufhin geprüft werden, daß Irland einen Teil seiner Küstenverteidigung selbst übernimmt. Irland stellt den Reichsstreitkräften in Friedenszeiten die in einer Anlage aufgeführten Häfen und Einrichtungen und sonstige von Fall zu Fall zu verabredende Einrichtungen zur Verfügung, in Kriegszeiten oder bei gespannten Beziehungen zu einer fremden Macht die Häfen und Einrichtungen, die das Reich zum Zwecke der Verteidigung anfordert. Häfen in diesem Sinne mit Marineeinrichtungen sind Berehaven, Queenstown, die Buchten Belfast Lough und Lough Swilly. Die dort befindlichen Befestigungen und Fluganlagen bleiben in Händen der Reichsmarine. Die Öllager am Lough Swilly bei Rathmullan sollen Handelsgesellschaften zum Verkauf angeboten werden mit der Bedingung, daß die Käufer für die Marine stets eine gewisse Menge Öl auf Lager halten. — Unterseekabel und Funkstationen zum Verkehr mit ausländischen Orten dürfen nur mit Zustimmung der britischen Regierung eingerichtet werden, desgleichen dürfen die bestehenden Kabellandungsrechte und Funkgerechtsame nur mit Zustimmung der britischen Regierung zurückgezogen

Digitized by Google

werden. Die britische Regierung soll berechtigt sein, weitere Kabel zu legen und Funkstationen zum Verkehr mit Orten außerhalb Irlands einzurichten. — Leuchttürme, Bojen, Baken und alle Schiffahrtszeichen oder Schiffahrtshilfsmittel sollen von der irischen Regierung in ihrem gegenwärtigen Zustande erhalten und dürfen nur mit Zustimmung der britischen Regierung entfernt oder vermehrt werden. — Kriegssignalstationen sollen geschlossen und Instandhaltungskommandos unterstellt werden, wobei es der irischen Regierung freigestellt wird, sie zu übernehmen und zu Handelszwecken zu verwenden, vorbehaltlich der Besichtigung durch die Marine und der Sicherstellung, daß die mit ihnen bestehenden Telegraphenverbindungen erhalten bleiben.

Flottenmanöver. In der ersten Hälfte des Februar sollen im Mittelmeer gemeinsame Übungen der Atlantischen und der Mittelmeerflotte stattfinden, an denen auch das Seekadettenschulschiff „Thunderer" teilnehmen wird. Dazu soll am 4. Februar die Atlantische Flotte in Gibraltar, die Mittelmeerflotte in Malta zusammengezogen werden.

Neubauten. Die vier Neubauten vom „Hood"-Typ sollen nicht mehr den Torpedowulst außerhalb des eigentlichen Schiffskörpers bekommen, den seit dem Kriege sämtliche Neubauten vom Kleinen Kreuzer ab erhielten und der den älteren Schiffen auf Grund der guten Erfahrungen im Kriege (Torpedierung „Terror" und „Erebus") nachträglich eingebaut wurde. Maßgebend für diesen Entschluß dürfte wohl vor allem der Umstand gewesen sein, daß eine Verbreiterung des Schiffskörpers um den 1—2 m dicken Wulst noch größere Docks als sonst erforderlich machen würde. Die Verringerung der Geschwindigkeit durch den Wulst war bisher, auch bei den Kleinen Kreuzern der „Effingham"-Klasse, mit in Kauf genommen worden. Die Admiralität behauptet, daß sie damit nicht den Gedanken des Torpedowulstes aufgegeben, sondern ihn lediglich aus Zweckmäßigkeitsgründen in das Innere des Schiffskörpers verlegt habe. Tatsächlich scheint daraus hervorzugehen, daß die englischen Schiffbauer zu dem in Deutschland und den Vereinigten Staaten befolgten Grundsatz der Unterwassereinteilung, d. h. zur Nachahmung des deutschen Torpedoschotts, übergegangen sind.

Personal. Nach Zeitungsmeldungen hat die Admiralität noch vor dem Bekanntwerden des amerikanischen Abrüstungsvorschlages beschlossen, den Offizierbestand der Marine durch Entlassung von 260 Stabsoffizieren zu vermindern. — Vizeadmiral Sir Osmond de Beauvoir Brock, bisher Stellvertretender Chef des Admiralstabes, wurde zum Chef der Mittelmeerflotte an Stelle des Admirals de Robeck ernannt, und zwar vom 15. 5. 22 ab; Admiral de Robeck mit dem 15. 8. 22 zum Chef der Atlantischen Flotte als Nachfolger des Admirals Madden.

Vereinigte Staaten von Amerika.

Die **Neubauten** werden ungeachtet der Washingtoner Konferenz fortgeführt. Ihr Stand war nach einer amtlichen Veröffentlichung am 1. 11. 21, in Prozenten der Fertigstellung ausgedrückt, folgender:

	Gesamtarbeiten v. H.	Schiffskörper v. H.
Linienschiffe:		
Colorado	83,0	81,6
Washington	69,8	63,6
West Virginia	64,0	57,3
South Dakota	35,2	27,7
Indiana	33,2	25,1
Montana	27,6	19,0
North Carolina	36,7	27,1
Iowa	29,9	25,5
Massachusetts	10,4	3,9
Schlachtkreuzer:		
Lexington	26,7	17,8
Constellation	15,5	13,7

Digitized by Google

	Gesamtarbeiten v. H.	Schiffskörper v. H.
Saratoga	29,4	22,2
Ranger	2,9	1,2
Constitution	11,7	6,8
United States	11,1	6,2
Kleine Kreuzer:		
Omaha	96,8	89,6
Milwaukee	93,7	86,3
Cincinnati	87,4	80,8
Raleigh	63,7	45,6
Detroit	71,6	54,1
Richmond	78,0	70,0
Concord	71,0	60,0
Trenton	52,0	39,0
Marblehead	47,0	33,0
Memphis	40,0	26,0
Zerstörer:		
Nr. 338 Wasmuth	99,7	99,7
Nr. 339 Trever	97,7	97,7
Nr. 340 Perry	79,5	78,8
Nr. 341 Decatur	73,7	73,0

Es ist ein merkwürdiges Zusammentreffen, daß unmittelbar nach der Eröffnung der Konferenz sowohl in den Vereinigten Staaten als in Japan eines der nach dem Abrüstungsvorschlag zu streichenden Riesenschiffe vom Stapel lief, nämlich am 17. 11. 21 auf der Kawasaki-Werft in Kobe das Linienschiff „Kaga" und am 19. 11. 21 auf der Werft in Newport News das Linienschiff „West Virginia".

Frankreich.

Gliederung und Verteilung der Seestreitkräfte.

I. Mittelmeer:

a) Mittelmeergeschwader: 7 Linienschiffe „Bretagne" P, „Lorraine", „Provence", „Paris", „Courbet", „Jean Bart", „France" („France" war bis zum 16. 12. 21 zur Levante-Division detachiert, ist jetzt zum Geschwader zurückgekehrt); Aufklärungsdivision: 3 Kleine Kreuzer „Metz", „Strasbourg", „Mulhouse"; Flottillenführerschiff „Thionville"; 12 Zerstörer; 1 U-Bootsflottille, davon 4 Boote mit voller, der Rest mit halber Besatzung; mehrere Avisos und Hilfsfahrzeuge. Stützpunkt: Toulon.

b) Levante-Division: 2 Panzerkreuzer „Waldeck-Rousseau" und „Edgar Quinet" (letzterer ist zur Zeit in Toulon, an seiner Stelle war bisher „France", später soll er durch „Strasbourg" ersetzt werden); 4 Zerstörer; 2 Minenräumboote. Stützpunkt: Konstantinopel.

c) Syrische Division: Kreuzer „Cassard"; 4 Avisos. Stützpunkt: Beirut.

II. Westküste:

a) Division des Kanals und der Nordsee: 3 Linienschiffe „Voltaire" P, „Diderot", „Condorcet"; 2 Panzerkreuzer „Jules Michelet", „Victor Hugo"; 20 Avisos; 3 Flottillen zu je 6 bzw. 7 Zerstörern. Stützpunkt: Cherbourg.

b) Kreuzerdivision des Atlantischen Ozeans: 4 Panzerkreuzer „Gueydon", außer Dienst „Marseillaise", „Jules Ferry", „Condé". Stützpunkt: Brest.

III. Baltische Division:

3 Avisos; 1 Heizölschiff. Stützpunkte: Gdingen, Danzig.

IV. Ostasiatische Station:

Panzerkreuzer „Montcalm"; 2 Avisos; 4 Flußkanonenboote. Panzerkreuzer „D'Estrées" befindet sich zur Zeit auf der Heimreise, als Ersatz ist der Kreuzer „Colmar" (früher „Kolberg") auf der Ausreise. Stützpunkt: Saïgon.

V. Die Stationen Stiller Ozean, Antillen, Westafrika und Oran sind mit Avisos besetzt.

VI. Hafenflottillen:

Jedes der 5 Arrondissements (Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, Toulon) hat eine Gruppe von 5 Avisos, davon je 2 im Dienst, und eine U-Bootsflottille, davon je 4 Boote im Dienst.

Keine Verwendung haben zur Zeit der Panzerkreuzer „Ernest Renan" und die Kreuzer „Lavoisier", „Descartes", „Alger", „Cosmao" und „Forbin".

Digitized by Google

Probefahrten, Umbau. Die Kreuzer „Metz" und „Strasbourg" (früher „Königsberg" und „Regensburg") haben ihre Probefahrten nach ihrem Umbau ziemlich beendet. Ihre Seefähigkeit wird sehr gelobt. „Strasbourg" hat statt der beiden achteren 15-cm-Geschütze zwei 10-cm-Flak bekommen. Ein Teil der Mittschiffsaufbauten ist entfernt worden. Dadurch und durch einige Änderungen in der Maschinenanlage soll das Schiff, das nach Ansicht französischer Sachverständiger überlastet war, eine größere Stabilität, Dampfstrecke und allgemeine Widerstandskraft bekommen haben. Die Geschwindigkeit beträgt jetzt 27 kn. — Der Zerstörer „Amiral Sénès" (früher „S 113") hat eine Bestückung von vier 14 cm-Geschützen und vier Doppelrohren erhalten. — Das U-Boot „Fulton" hat Probefahrten erledigt, bestehend aus zwei Dauerfahrten von 10 bzw. 20 Tagen, wobei stets mit einem Motor mit 8 kn Geschwindigkeit gefahren wurde. Beide Fahrten sind befriedigend ohne nennenswerte Havarien an den Motoren verlaufen. Das Boot hat folgende Abmessungen: Länge 74 m, Breite 6 m, Wasserverdrängung aufgetaucht 900 t, getaucht 1200 t, Geschwindigkeit über Wasser 17 kn, unter Wasser 11,5 kn, Brennstoffvorrat 125 t, acht 45 cm-Torpedorohre, zwei 27,5 cm-Geschütze. An Stelle der ursprünglich vorgesehenen Turbinenanlage, System Simonet, hat das Boot zwei Diesel-Creusot-Motoren (8-Zylinder-Zweitakt) zu je 1470 PS bekommen.

Marinehaushalt. Anfang Dezember wurde der Marinehaushaltsplan für 1922 in der Kammer beraten und bewilligt. Ein Abstrich von 10 Millionen Fr. wurde lediglich beim Kapitel „Flottenpersonal" gemacht. Bei der Beratung des Kapitels „Küstenverteidigung" stellte ein Abgeordneter den Antrag, den Betrag für die Fertigstellung der ursprünglich für die „Normandie"-Klasse bestimmten 34 cm- und 14 cm-Geschütze zu streichen. Er begründete den Antrag damit, daß die 34 cm-Geschütze weder an Schußweite, noch an Kaliber neuzeitigen Anforderungen genügten und daß sie deshalb auch für die Verwendung als Küstengeschütze ungeeignet seien. Desgleichen seien die 14 cm-Geschütze veraltet und für die Bestückung der geplanten Kreuzer zu klein. Der Antrag auf Streichung wurde abgelehnt, nachdem der Marineminister erklärt hatte, die Geschütze seien für die Batterien von Toulon bestimmt, es seien ferner Verbesserungen in Aussicht genommen, die ihre Schußweite erhöhen würden und die bereits als gut erprobt seien.

Flottenbauplan. Nach „Moniteur de la Flotte" wurden am 9. 12. 21 die für die Ausführung des Flottengesetzes vom Marineminister geforderten Mittel in der Kammer ohne Debatte bewilligt. Es entfallen auf das Jahr 1922: 160, auf 1923: 344, auf 1924: 190, auf 1925: 71, insgesamt 765 Mill. Fr. Nach einer englischen Meldung sollen 965 Mill. Fr. bewilligt sein. — Im Marineausschuß des Senats wurde ein Antrag einstimmig angenommen, nach dem vorgeschlagen werden soll, die Zahl der im Entwurf des Bauplanes für 1922 vorgesehenen U-Boote um 24 zu vermehren. Das bedeutet, daß im Bauplan 1922 statt 12 U-Boote 36 vorgesehen werden müßten.

Personal. Die aktive Dienstzeit der inscrits maritimes ist vom 1. 11. 21 ab von 38 auf 36 Monate herabgesetzt worden.

Niederlande.

Die Zusammensetzung der Flotte und ihre Verteilung auf das Mutterland und die indischen Kolonien ist zur Zeit folgende:

a) Mutterland.

Panzerschiffe: „Jacob van Heemskerck" (06), 5000 t, 2×24 cm, 6×15 cm, im Dienst; „Hertog Hendrik" (02), 5100 t, 2×24 cm, 6×15 cm, außer Dienst.

Digitized by Google

Geschützte Kreuzer: „Zeeland" (97), 3900 t, 2×15 cm, 8×12 cm, im Dienst; „Gelderland" (98), 4030 t, 4×15 cm, als Schulschiff im Dienst.
Panzerkanonenboote: 3, davon 1 im Dienst.
Kanonenboote: 5, davon 1 im Dienst.
Große Torpedoboote: 6 Z-Boote im Dienst, 2 Z-Boote, 9 G-Boote außer Dienst.
Minenleger: 12, davon 3 im Dienst.
U-Boote: 8 kleine Boote (O-Klasse) (11 bis 15), 130 bis 470 t.
Hilfsschiffe.

b) Niederländisch-Indien.

Panzerschiffe: „Tromp" (04), 5300 t, 2×24 cm, 6×15 cm, im Dienst; „De Ruyter" (01), 5100 t, 2×24 cm, 6×15 cm, im Dienst; „De Zeven Provincien" (09), 6530 t, 2×28 cm, 4×15 cm, auf dem Wege nach Niederländisch-Indien zur Ablösung eines der beiden dort befindlichen Schiffe.
Zerstörer: 8, davon 4 im Dienst, 510 t, 4×7,5 cm.
Kleine Torpedoboote: 8, Kanonenboote: 2, Minenleger: 4, davon 2 im Dienst. } im Dienst.
U-Boote: 6, „K 1" bis „K 6" (13 bis 20), 500 t.
Hilfsschiffe.

c) Im Bau: Geschützte Kreuzer: „Java", „Sumatra", 7050 t, 10×15 cm. U-Boote: 4 Boote der K-Klasse.

Der zur Zeit dem Parlament vorliegende Entwurf zu einem Flottengesetz bedeutet insofern eine Umstellung in der niederländischen Marinepolitik, als er das Panzerschiff als Kern der Flotte aufgibt und das U-Boot an seine Stelle setzt. Während er für das Mutterland eine reine Defensivpolitik vorsieht, wird für die Verteidigung von Niederländisch-Indien ein offensives Vorgehen für notwendig gehalten. Über Wesen und Ziele des Flottengesetzes wird hier demnächst ein niederländischer Seeoffizier berichten. Lütjens.

Aus großen Tagen.

12. Eine U-Bootsfahrt im Mittelmeer.

Von Kapitänleutnant (J.) Fechter, damals Leitender Ingenieur von „U 35".

Am 12. Oktober 1915 liefen wir um 12 Uhr mittags von unserem Stützpunkt Cattaro zu unserer zweiten Mittelmeerfahrt aus. Ein österreichisch-ungarischer Zerstörer lotste uns heraus. Draußen trafen wir eine Minensuchflottille und fuhren dann mit beiden Ölmaschinen gen Süden. Bereits um 3 Uhr wurde Backbordzylinder 6 warm, am 5. Zylinder leckte die Posaune, und dazu schaffte die Kühlwasserpumpe zu wenig. Die Backbordseite mußte also abgestellt werden. Zwei Stunden später war der Schaden wieder behoben; ein Spülventil war undicht gewesen und gegen Reserve ausgewechselt worden. Kurz vor Mitternacht mußten wir vor einem abgeblendeten Zerstörer abdrehen und fuhren nun vorgeflutet, nur auf Tauchtank 6 und 7 schwimmend, weiter. Um 2 Uhr mußten wir vor einem anderen Zerstörer unter Wasser gehen und blieben bis zum Hellwerden unten. Am Morgen standen wir südlich von Valona und etwas nördlich von Otranto. Mit beiden Ölmaschinen „alle Fahrt" laufend, erreichten wir den Ausgang der Straße und damit freies Wasser.

Am folgenden Tage ereignete sich nichts von Belang. Es wehte ein heißer Sirokko, der gegen Abend die Kimm diesig machte; daher gingen wir um 11 Uhr unter Wasser und tauchten erst am nächsten Morgen wieder auf. Auch dieser Tag verlief ohne jegliches Vorkommnis. Am Morgen des vierten Tages standen wir bei der Insel Cerigotto an der Durchfahrtsstraße zwischen dem Peloponnes und Kreta. Diese Straße wurde von fünf Fischdampfern bewacht, denen wir teils über, teils unter Wasser auswichen. Am Abend sahen wir bei herrlichem Mondschein mehrere Dampfer an uns vorüberziehen, ohne sie angreifen zu können. Um Mitternacht wurde es wieder diesig, wir gingen daher bis fünf Uhr früh unter Wasser. Der nächste Tag war nur reich an

Digitized by Google

Maschinenstörungen, undichten Kolbenkühlern, Versagen der Brennstoffpumpe usw. Dafür brachte uns der Morgen des 18. Oktober die erste Beute, einen Dampfer. Wir sahen ihn uns zuerst unter Wasser an, tauchten dann hinter ihm auf und eröffneten auf ihn das Feuer. Er stoppte bald, ließ die Boote zu Wasser, und seine Besatzung ging von Bord. Wir beschäftigten uns noch bis 11 Uhr mit ihm und fuhren dann weiter. Ein Versager der Brennstoffpumpe brachte die notwendige maschinelle Abwechselung. Wir standen jetzt vor dem Golf von Kos und begrüßten das Kloster des Heiligen Johannes als alten Bekannten von unserer ersten Reise her. Dort trafen wir zwei Lazarettschiffe, denen wir auswichen, und nahmen dann Kurs auf Strati. Hier wurde es ungemütlich: Zerstörer und Fischdampfer, die einander ablösten. Ein Dampfer mit drei Schornsteinen passierte uns unter großer Bedeckung, und die Maschinen sorgten auch für die nötige Abwechselung: Tauchen, auftauchen, Maschinen anstellen, Maschinen abstellen, das war so der Verlauf des Tages. Vor allem bereitete die Backbord-Brennstoffpumpe mir Kummer. Endlich fanden wir den Fehler; das Zahnrad, mit dem sie angetrieben wurde und das in einer schönen, dichten Kapsel lag, war auf der Welle lose geworden, und daher stimmte die Einstellung des Zylinders nicht mehr, er bekam nicht mehr rechtzeitig seinen Brennstoff. Nach der Befestigung des Rades zündete der Zylinder wieder regelmäßig.

Unser Befehl lautete: Störung der Truppenlandung im Golf von Saloniki. Schon in der Nacht marschierten wir dorthin, und nun ging für mich eine unvergeßliche Zeit an. Fünf Tage blieben wir dort und wurden in dieser Zeit rein zu Amphibien. Tags über standen wir unter Wasser zwischen Kassandra Point und dem letzten Zipfel der Halbinsel Kalcidice auf dem Dampferweg. Nachts krochen wir unter den Schatten des Olymp und luden dort die Batterie wieder voll. Dabei kam es auch vor, daß wir den dunklen Schatten des Landes für ein feindliches Fahrzeug ansahen und schleunigst mit Alarm tauchten. Unsere Standlinie am Tage befand sich innerhalb des Patrouillenweges zweier Fischdampfergruppen, vor denen wir ständig auf der Hut sein mußten. Der Kommandant hing den ganzen Tag am Sehrohr. Waren seine Augen vom vielen Sehen ermüdet, so löste ihn der Steuermann ab. Der andere Wachoffizier stand am Tiefenruder, oder auch er mußte den Kommandanten ablösen. Dann übernahm ich die Tiefensteuerung. Es war ein tolles Gemisch von wartender Angriffslust und tödlicher Langweile, die neben der schlechten Luft das Boot füllte. Aber alle Mühen schienen vergeblich, entweder sahen wir die Dampfer zu spät, oder sie waren so weit ab, daß sie unter Wasser unerreichbar blieben. Daß sie samt und sonders von Fischdampfern geleitet waren, versteht sich von selbst. Von Tag zu Tag wuchs die Unlust über den uns gegebenen Befehl. Schon spielten wir mit dem Gedanken, den Golf von Saloniki wieder zu verlassen, als uns am vierten Tage ein großer Truppentransportdampfer, wir schätzten ihn auf 10 000 Br. R. T., schußgerecht vor den Bug kam und von uns erledigt wurde. „Marquette" war sein Name. Mit letzter Kraft lief er auf den Strand, und Fischdampfer bargen den größten Teil der Besatzung und der Truppen.

Noch einen Tag verweilten wir an dem Ort der Tat und entzogen uns der verstärkten Bewachung. Dann aber sahen wir ein, daß wir gegen diese doch auf keine weiteren Erfolge mehr zu rechnen hatten. Wir machten uns unter Wasser von den Fischdampfern frei, tauchten auf, setzten am Heck die größte deutsche Flagge, die wir mit hatten, und fuhren stolz über Wasser aus dem Golf von Saloniki heraus, eine Anzahl neutraler und besonders griechischer Dampfer vor uns hertreibend, die gerade einlaufen wollten und vor uns die Flucht in die Volo-Bucht ergriffen. Außerhalb des Golfes gingen wir auf östlichen Kurs und standen bei Dunkelheit südlich der Buchten von Kalcidice. Hier wurde uns ein spaßhafter Anblick zuteil. Die Buchten wimmelten von Zerstörern, die mit ihren Scheinwerfern jeden Winkel nach uns absuchten. Hier also hatte man uns vermutlich schon tagelang jede Nacht gesucht und nicht gefunden, denn wir hatten ja tief drinnen im Golf von Saloniki gestanden, verborgen im dunklen Schatten des hohen Olymp. Nun ging es weiter durch die Thasos-Straße. Dort versuchten wir uns mit Fischerfahrzeugen zu verständigen, aber ohne Kenntnis des Neugriechischen war es unmöglich. Aus Bruchstücken eines aufgefangenen Funkspruches entnahmen wir, daß die feindlichen Schiffe in diesen Tagen Kawalla und Dedeagatsch beschießen sollten. Als wir am anderen Tage dort vorbeikamen, sahen wir zwar die Häuser dieser Städte, aber nicht einmal den Mast eines feindlichen Kriegsschiffes. Wir fuhren daher ohne Aufenthalt weiter und standen am Nachmittage im Golf von Saros, um hier weitere Befehle zu empfangen. Vergebens suchten wir die Küste an dem Punkt, der uns angegeben war, ab; nirgends bemerkten wir ein Signal, alles schien ausgestorben zu sein. Nur ganz hinten in der Bucht lag der dunkle Schatten eines Fahrzeuges, und dieses machte fortwährend Scheinwerfersignale nach See zu, also nach uns hin. Deutsch oder türkisch konnte dieses Fahrzeug schlecht sein. Wir hüteten uns daher, auf seine

Digitized by Google

Signale zu antworten, die wir zwar ablesen, aber nicht verstehen konnten. Wir ließen uns jedoch durch seine Anwesenheit sonst nicht stören, sondern suchten weiter. Es wurde später und später, ohne daß an der Küste ein Zeichen sichtbar wurde. Um noch vor Dunkelheit eine Verbindung mit der Küste herzustellen, wurde daher kurzentschlossen das Dingi ausgesetzt und ein Wachoffizier an Land geschickt. Als Feldgeschrei wurden ihm die Worte „Alle Mann Dattelbier" mit auf den Weg gegeben. Ursprünglich waren es die türkischen Worte „Allemannia Datil bahia", die „deutsches Unterseeboot" bedeuteten; in unserem Bordkauderwelsch hatten wir dies daraus gemacht. Nach einer Stunde kam der Wachoffizier wieder. Er hatte an Land eine Patrouille getroffen, die sofort in dem am Strande entlang laufenden Schützengraben Stellung genommen, bei der aber doch das Feldgeschrei gewirkt hatte, worauf sie ihm durch Zeichensprache verständlich zu machen suchte, daß der gesuchte Ort drei Buchten weiter seewärts lag. Wir morsten mit einer Klapplaterne nach der angegebenen Richtung hin, und tatsächlich kam von dort her Antwort.

Wir fuhren hin, aber zum Landen war es schon zu dunkel. Dazu kam noch Wind und See auf, so daß wir, auch wegen der Nähe des gesichteten Fahrzeuges innen im Golf, die Nacht unter Wasser zubrachten. Beim Hellwerden am nächsten Morgen war bald eine Verbindung mit dem Lande hergestellt, und es dauerte gar nicht lange, so löste sich ein Faltboot von der Art, wie es in unserer Marine gebräuchlich war, vom Ufer, und nach einer halben Stunde stand ein deutscher Signalmaat bei uns an Deck. Anfangs zögerte er, längsseit zu kommen, weil er sich erst Gewißheit verschaffen wollte, ob wir auch wirklich Deutsche, und keine verkappten Engländer wären. Aus der gleichen Vorsicht hatte er auch die für uns bestimmten Befehle noch an Land gelassen.

Sonst aber war er sehr vergnügt, auf seinem einsamen Posten wieder einmal Landsleute begrüßen zu können. Bald fuhr er wieder an Land und kam mit den Befehlen und einem deutschen Seeoffizier zurück. Letzterer war auf des Signalmaaten schon am Abend telephonierte Nachricht, daß ein deutsches Unterseeboot sich an der Küste aufhalte, um 3 Uhr früh von Gallipoli fortgeritten, um uns zu begrüßen. Von ihm erfuhren wir auch etwas über den Gang des Krieges. Die Offensive in Serbien machte Fortschritte, der Donauweg war für die Mittelmächte frei, und das erste deutsche Artillerieregiment war gerade am Tage vorher unter klingendem Spiel in Konstantinopel eingerückt. Trotz dieser frohen Zeitung war uns dieser Besuch nicht gerade angenehm, denn er nötigte uns, zumal da unser Gast dienstälter als der Kommandant war, ihm das Boot zu zeigen, was unseren Aufenthalt in dieser nicht gerade gemütlich erscheinenden Gegend natürlich verlängerte. Sein Besuch war außerdem keinesfalls irgendwie dienstlich begründet, sondern lediglich auf persönliche Anteilnahme, wir sagten damals roh Neugierde, zurückzuführen.

Kaum war also der uns so liebe Besuch von Bord, so verließen wir dieses ungastliche Gestade, die Landungsstelle der Engländer war, nebenbei bemerkt, noch keine zehn Meilen entfernt, und fuhren dorthin, wo der überbrachte Befehl neue Aufgaben stellte. Wir sollten nämlich aus einer verschwiegenen Bucht des Golfes von Kos türkische Offiziere und Munition sowie einen Schleppzug mit gleicher Ladung abholen und nach Afrika zu den Senussi bringen. Der Befehl gefiel uns; es war einmal etwas anderes, als Handelsdampfer jagen oder auf Kriegsschiffe auf der Lauer liegen. Schon in der Nacht standen wir östlich von Strati. Hier lief uns ein Dampfer im hellen Mondlicht vor den Bug. Nach einem Ausspruch des Kommandanten, der im Turm am Sehrohr hing, war er unfehlbar. Alles freute sich schon über diesen Erfolg so im Vorübergehen, da verließ der Torpedo statt auf das Kommando „Los!" bereits auf „Achtung!" das Rohr und ging vorne vorbei. Pech! — Abermals begrüßten wir am nächsten Tage das Kloster des Heiligen Johannes und mußten mehreren Lazarettschiffen ausweichen, die uns entgegenkamen oder überholten. Wir ließen uns nicht von ihnen sehen; denn, wenn sie uns auch nicht angegriffen hätten, so hätten sie uns sicherlich doch die ganze Meute der Wachstreitkräfte auf den Hals gehetzt. Wir aber wünschten zur Ausführung unseres Befehls möglichst ungestört zu bleiben. Noch einmal winkte der Gipfel des Athos, unseres ständigen Begleiters in dieser Gegend, herüber, dann liefen wir mit der Dämmerung ungesehen in den Golf von Kos ein und ankerten bereits um Mitternacht in jener kleinen Bucht, die uns schon einmal, auf unserer ersten Reise, gesehen hatte. Auch hier war ein deutscher Seeoffizier stationiert. Er hatte uns erwartet. Ein türkischer Hauptmann war ebenfalls dort, aber die Karawane, die sowohl die anderen Offiziere als auch die Munition bringen sollte, war noch nicht eingetroffen. Daher gestaltete sich der folgende Tag zu einem sehr willkommenen Ruhetag. Wir waren durchaus nicht böse über diese Unpünktlichkeit, sondern ließen uns von der wunderbaren Milde des Klimas gefangennehmen. Aller Tatendrang, alle innere Unruhe war wie ausgelöscht, und wir begannen, den Einfluß des Klimas auf den Gang der Kriegführung und den Pulsschlag des Lebens im Morgen-

Digitized by Google

lande zu begreifen. Zu unserem Wohlbehagen trug wesentlich das Vorhandensein eines Wasserloches bei, an dem wir „badeten"; so nannten wir die seit fast drei Wochen zum erstenmale wieder mögliche Körperwaschung. In der lauen Nachtluft saßen wir spät im Turmluk vereint, tranken Rotwein und lauschten schwermütigen türkischen Liedern, die der leichte Wind von Land zu uns herübertrug. Noch in der Nacht kam die erwartete Karawane an, und im Morgengrauen ging es sofort an die Arbeit. Als einziges Transportmittel diente ein sonst unter Wasser liegendes Boot, das auf diese Weise den Blicken der englischen Fischdampfer, die ab und zu die Küste absuchten und alles, was sie fanden, kurz und klein schossen, entzogen war. Nach Gutdünken wurde die Ladung, es waren einschließlich des Gepäckes der türkischen Offiziere rund vierzehn Tonnen, gleichmäßig im Unterseeboote verteilt. Das ganze Deck wurde um einen Gewehrmunitionskasten erhöht. Selbst auf die warmen elektrischen Motoren mußten die Kästen gestellt werden, so ungeeignet mir auch diese als Munitionslagerplatz erschienen. Im Bugraum konnten die Rohre nicht mehr bedient werden, aber dafür hatten wir aus ihm einen gefälligen Wohnraum für die erwarteten 14 türkischen Offiziere geschaffen. Wir selbst begnügten uns mit dem Raum und den Kojen, die übrigblieben, dazu gehörte die Kommandantenkoje, die des Steuermanns im Deckoffizierraum und meine Alarmkoje im Mannschaftsraum, die ich in See stets benutzte; denn wir fluteten damals noch ständig mit dem Gebläse; die Schnellentlüftung war noch nicht erfunden, jedenfalls noch nicht eingebaut worden. Am Nachmittage waren wir fertig und führten im Anschluß an diese Übernahme sofort einen Trimmversuch aus. Ich sah ihm ziemlich mißtrauisch entgegen, denn wir hatten keine Ahnung, wieviel eine solche Kiste wog. Nur nach dem Gefühl hatte ich das Gewicht der ganzen Zuladung und ihren Einfluß auf den Trimm des Bootes überschlagen und dementsprechend schon vorher gelenzt und getrimmt. Wir tauchten, und ich selbst war sehr erstaunt, als ich keinen Liter zu fluten oder zu lenzen und keinen Liter zu trimmen brauchte. Das Boot stimmte einfach, und nach 20 Minuten waren wir mit dem ganzen Versuch fertig. Ich war nicht wenig stolz auf dieses Ergebnis, schrieb es jedoch im stillen ebenso sehr dem Zufall als mir zu. Dann kamen die türkischen Offiziere an Bord, und eine Stunde später, in der Dämmerung, fuhren wir von dannen, allerdings nur mit dem nicht fernen Reiseziel Budrum. Dort lagen zwei Trabakel, wie wir die mittelländischen Fahrzeuge in Ewergröße zu nennen pflegten. Auch sie waren, wie bereits erwähnt, gleich allen Küstenfahrzeugen von den Engländern einmal zusammengeschossen, in aller Heimlichkeit aber von den Türken gehoben und ausgebessert worden. Jetzt waren sie mit Feldartillerie, Munition und je vierzig türkischen Unteroffizieren befrachtet und sollten uns an der Einfahrt des Schlauches, der nach Budrum führte, erwarten. Aber wer nicht dort war, das waren die Trabakel. Es blieb nichts anderes übrig, als selbst in diese enge und navigatorisch schwierige Föhrde, ohne jede Fahrwasserbezeichnung, hineinzufahren. Von den gesuchten Fahrzeugen war auch jetzt keine Spur zu sehen, nur die Lichter von der gegenüberliegenden Insel Kos verrieten, daß auch in dieser Gegend Menschen wohnten. Der Mond ging auf, und sein Schein verstärkte nur noch die Dunkelheit der Bergesschatten. Es war nichts mehr zu sehen. Da mußte der türkische Major, der Leiter der ganzen Expedition, einspringen. Im Dingi fuhr er an Land, und nach einer Stunde weiteren Wartens kam er mit den beiden Fahrzeugen herausgerudert. Wir nahmen sie in Spreizstellung in Schlepp, denn hintereinander hätten sie die Zugkraft der Schleppleine vielleicht nicht ausgehalten, wir hätten sie dann möglicherweise auseinandergerissen. Im Schatten der Insel Kos strebten wir nun dem Ausgang des Golfes in die Straße von Skarpanto zu. Hier sahen wir im Mondschein einen sonderbaren Schleppzug: ein Fischdampfer schleppte einen dunklen Gegenstand, den wir nur für ein Unterseeboot halten konnten. Später erfuhren wir, daß es tatsächlich ein solches gewesen war. Am folgenden Morgen erschien nämlich ein Fischdampfer in jener verschwiegenen Bucht, in der wir unsere Ladung an Bord genommen hatten, und setzte ein Landungskorps an Land. Der deutsche Offizier bereitete ihm aus einer Flankenstellung mit seiner aus drei deutschen und zwölf türkischen Soldaten bestehenden Streitmacht einen so warmen Empfang, daß es sich mit mehreren Toten und Verwundeten sofort wieder an Bord zurückzog. Nun wurde von dem Fischdampfer aus das Feuer erwidert und gleichzeitig tauchte mitten in der Bucht ein Unterseeboot auf, das doch nur deshalb dorthin geschleppt sein konnte, um uns abzuschießen. Auch dieser Vorfall war uns wieder ein Beweis dafür, wie sehr wir vor Verrat durch Spione bei der Kriegführung im Mittelmeer auf der Hut sein mußten. Wir fuhren unterdessen durch die Straße von Skarpanto, ohne natürlich zu ahnen, welches Schicksal uns der Feind zugedacht hatte. Im Mittelmeer stand eine nur leichte Dünung, aber sie war für unseren Schleppzug recht unangenehm. Bald schlugen die Fahrzeuge zusammen, bald strebten sie wie ein paar feindliche Brüder auseinander, bald riß und zerrte die Leine an ihnen, bald schossen sie, von einer See getragen, wie ein Paar Raben auf uns zu. Namentlich dies letztere war uns

Digitized by Google

sehr unangenehm, denn es dauerte gar nicht lange, so hatten wir die Schleppleine in der Schraube und waren nun unserseits manöverierunfähig. Hin und her wurde die ausgekuppelte Schraube gedreht, Backbord und Steuerbord das Ruder gelegt, es nützte alles nichts. Immer verzweifelter wurden die Anstrengungen, immer heftiger schimpfte der Kommandant auf die Trabakel-Führer, die alles andere, nur keine Seeleute zu sein schienen. Die Trabakel hatten mittlerweile bei der leichten Brise Segel gesetzt und standen, weithin sichtbar, uns ein Stück voraus. Endlich riß auch mir die Geduld, ich ging an Deck und schalt zunächst die Seeleute, daß sie so wenig verständen. Als indes noch eine Rauchwolke in Sicht kam, da hieß es handeln und nicht nur schimpfen. Ich ging aufs Heck, sprang auf die Tauchtankdecke, legte mich trotz der Dünung, die alle Augenblicke über das Heck lief, der Länge nach hin und konnte nun bei dem klaren Wasser ganz genau sehen, in welcher Weise die Leine sich mit der Schraube verwickelt hatte. In der Zeit zwischen zwei Seen rief ich meine Befehle, wie die Schraube gedreht werden sollte, nach dem Turm herüber und ordnete an, ob Lose gegeben werden sollte, ob mehr von Backbord oder von Steuerbord geholt werden mußte. Kurz und gut, in 10 Minuten war der Tampen aus der Schraube. Die Trabakel waren weit voraus, wir fuhren langsam hinter ihnen her. Die Rauchwolke verschwand wieder unter der Kimm, trotzdem hatten wir nicht viel Neigung, wieder den Schlepper zu spielen, zumal da es etwas auffrischte, so daß sie auch so gut weiter kamen. Zuletzt einigten wir uns, daß man die Nacht abwarten wollte, und nur, wenn es sehr sichtig sein würde, wollten wir sie wieder schleppen. Die Nacht kam heran, und mit zunehmender Dunkelheit wurde es immer unsichtiger. Daher sollten die Segler erst am nächsten Morgen wieder eingefangen werden. Für unsere türkischen Gäste war der Tag nicht sehr angenehm; sie waren alle schon bei der leichten Dünung seekrank und blieben den ganzen Tag unter Deck in ihrem Wohnraum, dem Türkenlager.

Es klingt vielleicht verwunderlich aus meiner Erzählung, als ob jeder Entschluß über das, was geschehen sollte, von mehreren, und nicht vom Kommandanten allein abhing, als ob der Kommandant an Bord nicht allein zu befehlen gehabt hätte. Das war nicht der Fall. War Gefahr im Verzuge, dann führte er ohne weiteres, wie es ja selbstverständlich ist, das Kommando; aber sonst war sein Standpunkt, daß jeder befähigt sein müsse, im Augenblick der Gefahr auch ohne ihn zu handeln. Wenn der Kommandant also die Wachoffiziere oder auch mich gelegentlich nach unserer Meinung fragte, so tat er dies nur aus erzieherischen Gründen, zumal da er auch den Standpunkt vertrat, daß jeder an Bord zu ersetzen sei. Ich werde auf diese sehr menschlichen Eigenschaften noch öfters zurückkommen.

Als der nächste Morgen graute, waren unsere Trabakel nicht mehr zu sehen; wir begannen zu suchen, aber statt ihrer fanden wir einen englischen Dampfer, der sich nach ein paar Schüssen ergab. Wir schlugen den türkischen Offizieren, unter denen sich auch zur Armee übergetretene Marineoffiziere befanden, vor, den Dampfer als Prise nach Port Bardya, unserem Bestimmungsort, zu bringen. Wir waren nur gut einen halben Tag von ihm entfernt. Trotzdem war keinerlei Neigung für dieses Privatabenteuer zu spüren. Wir selbst konnten es nicht, weil uns die Ablieferung unserer Fracht noch vor neue, unbekannte Aufgaben stellte, die vielleicht alle unsere Kräfte in Anspruch nehmen würden. Es blieb daher nichts anderes übrig, als auch dieses Schiff wie die übrigen zu versenken. Es war übrigens ein ganz gewöhnlicher Kohlendampfer. Dies war gegen Mittag geschehen; bald darauf kam eine neue Rauchwolke in Sicht, die auf uns zulag.

Wir gingen daher unter Wasser und sahen uns den Ankömmling an. Von weitem sah er aus wie ein Kriegsfahrzeug, ganz deutlich konnten wir die Formen des Kreuzerhecks ausmachen. Als er näher kam, entpuppte er sich jedoch als ein gewöhnlicher Handelsdampfer. Wir ließen ihn passieren, tauchten hinter ihm auf und schossen hinterher. Er schoß zwar nicht wieder, sondern lief davon, so schnell er konnte. Wir gaben uns die redlichste Mühe, in seiner Nähe zu bleiben und ihn durch wohlgezielte Treffer mürbe zu machen. Schuß auf Schuß schlug bei ihm ein, aber er gab nicht nach, denn die Dunkelheit kroch schon wieder über den Horizont, und in ihr hoffte er sich zu retten. Es wurde dunkler als dunkel, denn der Kontrast des Mündungsfeuers blendete unser Auge; aber wir wollten nicht weniger zäh sein, als er es war. Nach jedem Schuß suchten wir ihn erst eine Weile vergeblich, plötzlich war er dicht bei uns, er war in der Dunkelheit auf uns zugelaufen, vielleicht in der Hoffnung, uns rammen zu können. Nur durch schleuniges Abdrehen machten wir sein Manöver unwirksam. Jetzt blitzten auch rundherum an der Kimm die Lichter anderer Dampfer auf, denen bald Morsesprüche folgten. Wir versuchten diese abzulesen: „Submarine, submarine!“ ging es am Horizont entlang, und plötzlich waren die Positions- und Dampferlaternen verschwunden, sie waren abgeblendet. Da gaben wir die Jagd endgültig auf und nahmen wieder Kurs auf Port Bardya; denn wir waren im Laufe des Nachmit-

Digitized by Google

tags doch einige Seemeilen von ihm abgekommen. — Noch eins war bei dieser Verfolgung interessant; das Verhalten der Türken während des Gefechtes. Wir konnten sie natürlich nicht alle auf den Turm oder auch nur in die Zentrale lassen, denn ihre Anzahl war zu groß, um nicht den ganzen Gefechtsbetrieb zu stören. Damit sie aber doch etwas zu sehen bekämen, ließ ich sie bis an das Zentralschott treten und dann jeden einzeln durch das Sehrohr sehen. Hier entpuppte sich nun ihr ganzer orientalischer Charakter. Mit rollenden Augen und, ich möchte fast sagen, schäumendem Munde fragten sie mich: „Warum ergibt er sich nicht, was werden Sie mit ihm machen, ich würde ihn töten" u. dergl. mehr. Meine nüchterne Antwort, daß wir ihn erst einmal haben wollten und dann sich das übrige finden würde, schienen sie beinahe als persönliche Kränkung aufzufassen. Vielleicht aber hatte auch das Unterseeboot einen so tiefen Eindruck auf sie gemacht, daß sie von vornherein annahmen, gegen uns sei jeglicher Widerstand sinnlos. — Später erfuhren wir durch Zeitungen auch Näheres über den beschossenen Dampfer. Er war ein voll beladener Truppentransporter unter französischer Flagge. Zwei Tage nach unserem Angriff lief er in Oran ein und hatte nicht weniger als rund siebzig Tote und Verwundete an Bord. Nur mit äußerster Energie hatte der Kapitän eine Meuterei unter den Truppen, zwischen denen unsere Granaten grausame Verheerungen anrichteten, unterdrückt. Wir bewunderten den Schneid dieses Mannes.

Die Nacht verlief ohne Zwischenfall, und am anderen Morgen standen wir unmittelbar vor Port Bardya. Die Türken warnten uns davor, mit unseren Marinemützen an Deck zu gehen, denn die Araber betrachteten jeden Träger einer solchen Mütze als Feind und schössen auf ihn. In freundschaftlichster Weise liehen sie der Deckbesatzung ihre Schapkais, Lammfellmützen; trotzdem wurden einige Schüsse vom Ufer auf unser Boot abgefeuert. Erst als der türkische Major mit dem Dingi an Land fuhr und dabei die grüne Flagge des Propheten als Erkennungszeichen entfaltete, gingen die Schüsse in ein Freudenschießen über, und bald wußten die Araber, zu welchem Zwecke wir kamen. Daher war auch der Empfang ganz afrikanisch herzlich. Als der Dingigast wieder an Bord kam, wischte er sich dauernd beide Backen. Ich fragte ihn, was er habe; da erzählte er, daß sie ihn an Land abgeküßt hätten, nicht nur einmal, sondern alle der Reihe nach. Für derartige Freundschaftsbezeugungen fehlte ihm das Verständnis. Wir sollten nun ganz tief in die Bucht hineinfahren und dort, wo das Wasser noch keine 8 m tief war, unsere kostbare Ladung löschen. Nebenbei erzählte man uns auch, daß in dem nahen Solum drei englische Kreuzer lägen. Trotzdem hatte man für unsere Weigerung, dorthin zu gehen, kein Verständnis. Wir wollten nun erst recht unsere Ladung so schnell wie möglich los werden, sahen aber, daß als einziges Transportmittel nur unser Dingi da war. Auch keine Brücke war drinnen in der Bucht, geschweige denn irgendeine Einrichtung, die ihren Namen als „Port" einigermaßen gerechtfertigt hätte. Wir legten uns dichter unter Land hin, banden an unser Dingi vorn und achtern eine lange Flaggleine, hatten damit den ganzen Laderaum des Dingis ausschließlich für Munition gewonnen und begannen, unsere Ladung zu löschen. Zur Zeit wurde immer nur ein Luk geöffnet und aus ihm stets nur zehn Kisten mit Munition herausgeholt und an Land geschafft. Mehr konnte das Dingi nicht tragen. Auf diese Weise hoffte ich, den Trimm des Bootes aufrechtzuerhalten und soweit wie möglich tauchklar zu bleiben. Als weitere Sicherheit gegen eine Überraschung wurden oben auf dem Berge, neben der Einfahrt zur Bucht, ein Araber als Posten aufgestellt, der das Auslaufen der Kreuzer aus Solum melden sollte. Er konnte sie von dort aus ohne Fernglas sehen. Die Munitionskisten stellten wir an einer geeigneten Stelle einfach an Land und dachten, wenn die Araber sie haben wollen, dann werden sie sie sich schon holen. Zum Überfluß mußte noch ein Wachoffizier mit seinen schweren Seestiefeln über die Felsen klettern und den Türken, die sich gegen diesen Landungsplatz aussprachen, durch die Tat beweisen, daß er zugänglich sei. Für die leichtfüßigen Araber war er es auch ohne weiteres. Kaum standen die ersten Kisten an Land, da kamen sie in hellen Scharen. Jeder nahm eine Kiste auf die Schulter, und zurück ging es im Laufschritt. Auf dem Rückwege zur Landungsstelle wurde bald dieser, bald jener Stein zurechtgerückt, und in kurzer Zeit war ein Weg geschaffen, der auch für Damen gangbar war, denn bald wurden an der Landungsstelle auch weibliche Gestalten sichtbar. Die Arbeit ging flott von statten, und in fünf Stunden war das Löschen und Leichtern mit dem Dingi allein geschafft worden.

In der Zwischenzeit war der Oberkommandierende des türkischen Heeres Nuri Pascha, ein Bruder, Neffe oder Onkel Enver Paschas, an Bord gekommen. Er hatte seinen Stab mitgebracht, darunter auch den Rittmeister Mannesmann, dessen Name später anläßlich seiner Ermordung viel genannt wurde. Diese Offiziere verhandelten mit dem Kommandanten und teilten ihm ihre Wünsche mit, die darin gipfelten, daß mit Hilfe der Unterseeboote eine ständige Verbindung mit den Mittelmächten und mit der Türkei geschaffen

Digitized by Google

werden sollte; war durch unsere Fahrt doch der Beweis erbracht, daß ein Unterseetransport von Frachtgut auch in größerem Maßstabe durchführbar sei. — Die Araber waren sehr beglückt über unsere Ladung und ließen es sich trotz ihrer eigenen Lebensmittelknappheit nicht nehmen, uns ein Gastgeschenk in Form von zwei lebenden Hammeln anzutragen. Wir wollten es eigentlich dankend ablehnen, weil wir inzwischen erfahren hatten, daß sie zuweilen aus Mangel an allem das Gras äßen, das die karge Natur dort wachsen läßt, aber uns wurde bedeutet, daß eine Zurückweisung des Gastgeschenkes die größte Kränkung sein würde, die wir ihnen antun könnten. Daraufhin nahmen wir es an, baten jedoch, daß die Hammel nicht lebend, sondern geschlachtet an Bord gebracht werden möchten. Dies verstieß zwar auch gegen die Sitte, aber ein Schlachtfest an Bord eines U-Bootes war wirklich nicht gut möglich.

Nach Beendigung der Arbeit war die ganze Besatzung außenbords gesprungen, um zu baden. Wir schrieben zwar den 4. November, aber das Thermometer zeigte eine Wassertemperatur von 29° an. Viele schwammen dem Lande zu, um dort das Schlachten der Hammel mit anzusehen oder, was ich noch mehr glaube, ein Auge auf die Arabermädchen zu werfen, die unverschleiert am Lande standen. Alles freute sich der getanen Arbeit und der jetzigen Ruhe; da krachte irgendwo ein Schuß. Niemand kümmerte sich zunächst darum, die Araber hatten am Morgen so oft in die Luft geknallt; erst als schreiend und gestikulierend ein Araber den Berg herabstürzte, begriffen wir den Sinn des Alarmschusses und der Gesten: Die englischen Kreuzer kamen! So schnell jeder konnte, schwammen alle an Bord. In Badehosen wurde das Boot tauchklar gemacht, ich selbst stand in diesem Aufzug in der Zentrale, nahm die Meldungen entgegen und führte eine Dichtigkeitsprobe durch. Auch die Maschinen wurden klar gemacht, und als der Anker hoch war, war auch das Boot see- und tauchklar. Wir verließen in aller Eile die Bucht; kaum hatten wir 20 m Wasser unter dem Kiel, so machten wir ein Prüfungstauchen. Ganz so gut wie im Golf von Kos ging es diesmal nicht, immerhin, nach etwa einer halben Stunde war das Boot eingesteuert, und wir begannen uns nun nach den englischen Kreuzern umzusehen. Aber soweit das Sehrohr blickte, nicht eine Rauchwolke, geschweige denn einen Mast oder einen Schornstein konnten wir entdecken. Mittlerweile wurde es auch schon wieder dunkel. Wir gingen daher zurück und in der Einfahrt zu der Bucht vor Anker, denn wir hatten unseren Major, den wir wieder mitnehmen sollten, bei unserem eiligen Aufbruch nicht mitbekommen. — Es war eine herrliche Nacht, so ruhig und still, so warm und milde, daß sie mir viel zu schade deuchte, um sie zu verschlafen. Anfangs saßen wir zu vieren im Turmluk, der Kommandant mit seinen drei Offizieren. Wir freuten uns, daß wir unsere Aufgabe wenigstens so weit gelöst hatten, und redeten uns gegenseitig vor, daß die Trabakel morgen auf jeden Fall ankommen müßten, obgleich schon damals keiner von uns so recht mehr daran glaubte. Auch die Ereignisse des Tages wurden natürlich durchgesprochen, und der Kommandant erzählte uns, daß Nuri Pascha ihn dringend gebeten habe, die drei englischen Kreuzer in Solum abzuschießen. So wuchs aus dieser abendlichen Unterhaltung langsam der Plan, am nächsten Morgen zuerst nach Solum zu fahren, sich dort die Lage der Dinge anzusehen und erst dann den Major abzuholen. Tiefer und tiefer sank die Nacht, und der Inhalt der letzten Wermutflasche nahm in gleichem Maße ab; ein Wachoffizier löste den anderen ab, der Kommandant ging auch schlafen, nur ich wachte als letzter dem Morgen entgegen. Das kam öfter vor; ich litt in jener Gegend an einer ausgesprochenen Schlaflosigkeit, zwei Stunden am Tage oder in der Nacht gaben mir die nötige Frische für weitere vierundzwanzig Stunden. So habe ich es stets als besonderes Ereignis im Tagebuch vermerkt, wenn ich hin und wieder eine Nacht durchschlief. Selbst der Alkohol wirkte nicht einschläfernd auf mich. — Von Land wurde mit einer bewundernswerten Ausdauer die ganze Nacht über nach uns hin gemorst. Es waren türkische Signale, vermutlich wollte man uns auffordern, den Major abzuholen. Aber wir waren zufrieden, endlich wieder einmal nur unter uns sein zu können. (Schluß folgt.)

Neuere Bücher.

(Eine Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten, Rücksendung besprochener findet nicht statt * bedeutet: vorhanden in der Hauptbücherei des Reichswehrministeriums.)

*Raeder, **Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern.** Erster Band: Das Kreuzergeschwader. Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. 456 Seiten, 75 M. Dieser Band des sogenannten Admiralstabswerkes (Der Krieg zur See 1914—1918,

Digitized by Google

herausgegeben vom Marinearchiv unter verantwortlicher Leitung des Vizeadmirals a. D. v. Manten) wird in weiten Kreisen ganz besonderem Interesse begegnen. Graf Spees Name leuchtet als einer der hellsten aus der großen Zahl verdienter Seeoffiziere hervor. Sein Schicksal führte ihn auf den Weg stolzester Tragik. Bei Coronel schlug er den Engländer aufs Haupt — welcher Jubel erfüllte damals ganz Deutschland! Bei den Falkland-Inseln erlag das von ihm geführte Kreuzergeschwader britischer Übermacht. Mit wehender Flagge, den stählernen Leib von Geschossen durchsiebt, gingen die Panzerkreuzer „Scharnhorst" und „Gneisenau" unter. Die Widerstandskraft der Mannschaften an Bord war jedoch nicht gebrochen. So wird der Tag bei den Falkland-Inseln für alle Zeiten ein Ruhmestag deutscher Manneстüchtigkeit und deutscher Manneszucht bleiben. In mustergültiger, die Hand des erfahrenen Schriftstellers verratender Weise hat Kapitän zur See Raeder den geschichtlichen Verlauf der Ereignisse zusammengestellt. Zahlreiche Karten, Tabellen und Anlagen unterstützen das geschriebene Wort. Die Schriftleitung der Marine-Rundschau kann nur wünschen, daß dieses Buch ein Volksbuch werde und in allen Büchereien zu finden sei. Es wird sein gut Teil dazu beitragen, den gebrochenen deutschen Mut zur alten Frische wieder aufzurichten.

*Vergleichende Geschichtstabellen von 1878 bis zum Kriegsausbruch 1914. Leipzig, Verlag von K. F. Köhler, 1921. 75 Seiten, 38,50 M. Das Werk ist von Kaiser Wilhelm II. zusammengestellt worden. Den Ertrag seiner Arbeit hat der Kaiser für die „Notgemeinschaft der deutschen Wissenschaft" bestimmt. Die schlichten Tabellen reden eine ungemein klare Sprache. Es ist nationale Pflicht, nach Kräften für die Verbreitung des Werkes Sorge zu tragen.

*Kjellén, **Dreibund und Dreiverband.** München, Duncker & Humblot, 1921. 138 Seiten, 18 M. Das Buch ist in schwedischer Sprache erschienen. Übersetzt ist es von Dr. v. Normann. Es gibt im wesentlichen eine Vorgeschichte des Weltkrieges, setzt in seinen Betrachtungen mit dem Jahre 1871 ein und führt sie fort bis 1914. Bei der hervorragenden Stellung des Verfassers erübrigt es sich, auf die Bedeutung der Schrift hinzuweisen. Hervorgehoben sei nur, daß in den Fußnoten unter dem glänzenden Text ein reiches Quellenmaterial enthalten ist. Der Verfasser schließt mit dem Hinweis, daß vor dem Gerichtshof der Weltgeschichte dereinst die Richter von Versailles als Angeklagte stehen werden.

*Die Tragödie Deutschlands. Von einem Deutschen. München und Leipzig, Verlag Duncker & Humblot, 1922. 459 Seiten, 60 M. Der Verfasser nennt sich nicht. Trotzdem gibt er in der Vorrede der Hoffnung Ausdruck, daß sein Buch ein rechtes Volksbuch werden möge. Gewiß, es ist ein echt deutsches Werk, indem es geflissentlich deutsche Werte, Anschauungen und Persönlichkeiten herabsetzt, fremde Dinge aber preist. Lediglich von dem Standpunkte aus, daß man auch andere Meinungen hören soll, wird auf das Buch aufmerksam gemacht. Daß es auf Schritt und Tritt schiefe, wenn nicht gar unrichtige Urteile enthält, wird jeder, der die Verhältnisse übersieht, bald genug erkennen.

*Bley, **Die Schuld des Feindbundes.** Greifswald, Verlag Moninger, 1921. 76 Seiten, 5 M. Das Büchlein kann zur Anschaffung für Mannschaftsbüchereien bestens empfohlen werden. Es bringt in gedrängter Kürze und lebendiger Darstellung wertvolles und packendes Material.

*Stahlberg, **Zur Flaggen- und Schuldfrage.** Berlin, Verlag Karl Curtius, 1921. 48 Seiten, 4,80 M. Der ausgezeichnet geschriebenen Broschüre liegt ein Vortrag zugrunde, der vom Verfasser auf der Hauptversammlung des Deutschen See-Vereins zu Goslar im Mai 1921 gehalten worden ist. Die kleine Schrift kann dringend zur Anschaffung und weitesten Verbreitung empfohlen werden.

*Mueller, **Die Deutschamerikaner und der Krieg.** Wiesbaden, Hofbuchhandlung Heinrich Staadt, 1921. 92 Seiten, 9,60 M. Es handelt sich um die Rechtfertigungsschrift eines in den Vereinigten Staaten von Amerika lebenden Deutschen. Es soll dargetan werden, aus welchen Gründen die Deutschamerikaner während des Krieges nicht anders haben handeln können, wie sie es getan haben. Der Verfasser legt ein schönes Bekenntnis zur deutschen Treue ab. Die Schrift ist schon deshalb lesenswert, weil man bei strittigen Fragen auch die andere Partei hören muß.

v. Hoeppner, **Deutschlands Krieg in der Luft.** Leipzig, Verlag von K. F. Koehler, 1921. 184 Seiten, 40 M. Der während des Krieges als Kommandierender General der Luftstreitkräfte tätig gewesene Truppenführer gibt in dem vorliegenden Werke eine Gesamtdarstellung dessen, was von Deutschland in Entwicklung und Ausnützung der Luftwaffe in

Digitized by Google

den langen Kriegsjahren geleistet worden ist. Auch dieses Buch ist ein hohes Lied auf deutsche Tüchtigkeit und deutschen Unternehmungsgeist. Die Marine-Luftwaffe ist mitbehandelt.

*Winterhalder, **Die österreichisch-ungarische Kriegsmarine im Weltkrieg.** München, J. F. Lehmanns Verlag, 1921. 80 Seiten, 8,40 M. Eine volkstümlich gehaltene Schrift über das Wirken unserer Bundesgenossen zur See. Demjenigen, der sich im Fluge unterrichten will, sei das kleine Werk empfohlen. Es atmet kerndeutschen Geist. Interessant sind die Schilderungen über die Meutereien an Bord.

*Feine, **Die völkerrechtliche Stellung der Staatsschiffe.** Berlin, Verlag Georg Stilke, 1921. 92 Seiten, 15 M. Begriff und Wesen des Staatsschiffes waren im deutschen Völkerrechtsleben bisher wenig geklärt. Der Verfasser hat es dankenswerter Weise übernommen, diese Lücke auszufüllen. Sie war umso empfindlicher, als das Problem des Staatsschiffes heute sowohl für die Wissenschaft als auch für die Praxis hohe Bedeutung gewonnen hat. Die Abhandlung legt zunächst den Begriff des Staatsschiffes geschichtlich und völkerrechtlich fest, geht dann auf die einzelnen Arten der Staatsschiffe ein, um im Schlußkapitel die Wirkungen der Staatsschiffeigenschaften zu entwickeln.

*Engelhard, **Kanal- und Schleusenbau.** Berlin, Verlag Julius Springer, 1921. 261 Seiten, 46 M. Das Werk gehört zu der groß angelegten Handbibliothek für Bauingenieure. Es stellt aus dem III. Teil, Wasserbau, den 4. Band dar. Das Problem der Schaffung künstlicher Wasserstraßen wird das Deutschland der Zukunft lebhaft beschäftigen müssen. Hieraus ergibt sich die Bedeutung des Buches. 303 Textabbildungen und eine farbige Übersichtskarte unterstützen das geschriebene Wort. Die Ausstattung ist ausgezeichnet.

*Proetel, **See- und Seehafenbau.** 221 Seiten, 40 M. Ebenfalls ein Band aus der Handbibliothek für Ingenieure (s. vorstehend). Das ganze Gebiet der behandelten Frage ist in knapper Form zur Darstellung gelangt. 292 Textabbildungen.

*Huldermann, **Albert Ballin.** Oldenburg, Verlag von Georg Stalling, 1922. 407 Seiten, 65 M. Es erübrigt sich, über die Bedeutung dieses Buches ein Wort zu verlieren. Um Irrtümern vorzubeugen, sei hervorgehoben, daß es sich um die sogenannten Lebenserinnerungen Ballins handelt. Die Marine-Rundschau hält es nur für ihre Pflicht, auf das Erscheinen des Werkes ausdrücklich hinzuweisen.

*Schäfer, **Staat und Welt.** Berlin, Otto Elsner, 1922. 302 Seiten, 50 M. Auch dieses Buch bedarf keiner besonderen Empfehlung. Ist es doch vom Altmeister Dietrich Schäfer geschrieben! Er schürft in den Tiefen der Geschichte, entwickelt die Bedeutung des Staates durch die Jahrhunderte hindurch und lehrt uns, daß der Staatsgedanke eine Quelle der Macht darstellt. Besondere Kapitel sind dem deutschen Staat, dem Weltkriege und Deutschlands Lage von heute gewidmet. Unsere Zukunft wird nach Ansicht des Verfassers nur dann wieder lichter werden, wenn der nationale Gedanke — als Gegensatz zur Internationale — in allen Bevölkerungsschichten seine Auferstehung feiert.

*Wirth, **Weltgeschichte der Deutschen.** Berlin, Karl Sigismund Verlag, 1922. 440 Seiten, 55 M. Das Buch ist aus der Not der Zeit geschrieben. Es schildert den Werdegang des deutschen Volkes im Zusammenhang weltgeschichtlicher Entwickelung, geißelt schonungslos unsere Schwächen und führt doch zur Höhe deutscher Tüchtigkeit empor. Man braucht nicht mit allem einverstanden zu sein, was der Verfasser uns zu sagen hat, um doch anerkennen zu müssen, daß es sich um eine wertvolle und eigenartige Veröffentlichung handelt, die viel des Interessanten bietet. Der Inhalt ist abgeschlossen mit dem 1. Oktober 1921.

Dix, **Politische Geographie.** München und Berlin, Verlag R. Oldenbourg, 1921. 196 Seiten, 28,60 M. Der Untertitel lautet: Ein weltpolitisches Handbuch. Es liegt zur Zeit nur der erste Band vor. Er enthält die allgemeinen Grundlagen und gliedert sich in Wirtschaftsgeographie, Verkehrsgeographie und Völker- und Kulturgeographie. Auf knappem Raum ist ein gewaltiger Stoff nach durchaus neuzeitlichen Gesichtspunkten verarbeitet. In den Text sind 22 Abbildungen eingestreut. Der zweite Teil des Werkes soll die politische Geographie der Gegenwart neben Richtlinien für die heutige deutsche Weltpolitik behandeln. Das Werk ist in hohem Maße belehrend und zeitgemäß.

*Wentzcke, **Der deutschen Einheit Schicksalsland.** München, Drei-Masken-Verlag, 1921. 228 Seiten, 32 M. Der Verfasser gibt eine Schilderung der Beziehungen von Elsaß-Lothringen zum Reich im 19. und 20. Jahrhundert. Es handelt sich um höchst interessante geschichtliche und politische Studien, die in letzter Linie die große rheinische Frage anschneiden.

Digitized by Google

Ferner sind neu erschienen:

*Herrmann, E., Auf dem Panzerkreuzer „Seydlitz" während der Revolution und bei der Versenkung der Hochseeflotte in Scapa-Flow. Minden i. W. 1922. W. Köhler. 8 M.

Wriesberg, E. v., Heer und Heimat 1914—1918. Leipzig 1921. K. F. Koehler. 30 M.

*Stegemann, H., Geschichte des Krieges. Bd. 4. Stuttgart 1921. Deutsche Verlags-Anstalt. 71,50 M.

*Wiehler, R., Deutsche Wirtschaftspropaganda im Weltkrieg. Berlin 1922. E. S. Mittler & Sohn. 15 M.

*Wendenburg, W., & Lange, H. F., Die Memelfrage. Berlin 1921. G. Stilke. 8 M.

*Spude, M., England before and after the war. Leipzig 1921. G. A. Gloeckner. 14 M.

*Kraus, E., Von Versailles bis London. Wiedergutmachung und auswärtige Politik. Karlsruhe i. B. 1921. G. Braun. 18 M.

*Lucanus, F. v., Die Rätsel des Vogelzuges, ihre Lösung auf experimentellem Wege durch Aeronautik, Aviatik und Vogelberingung. Langensalza 1922. H. Beyer & Söhne. 30 M.

Baudisch, H., Die Saugstrahlturbine. Leipzig 1921. F. Denticke. 10 M.

Thomsen, H., Danzigs Handel und Industrie in ihren Entwicklungsmöglichkeiten. Danzig 1921. A. W. Kafemann. 24 M.

*Posner, C., Rudolf Virchow. Berlin 1921. Rikola-Verlag. 17,50 M.

Schweinfurth, G., Auf unbetretenen Wegen in Ägypten. Hamburg 1922. Hoffmann & Campe. 54 M.

*Dryander, E. v., Erinnerungen aus meinem Leben. Bielefeld 1922. Velhagen & Klasing. 52,50 M.

Der deutsche Führer. Nationale Blätter für Politik und Kultur. 1. Jahrgang 1922, Heft 1. Berlin 1922. E. S. Mittler & Sohn. Vierteljährlich 12 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Allgemeine Seekriegsgeschichte.

Le trafic paralysé (Aout-Septembre 1914) (R. M., XI. 21). — Mit Admiral Scheer auf der Kommandobrücke (Ms., XII. 21).

Marine- und militärische Fragen, Politik.

The limitation of naval armaments (E., 18. XI. 21). — The reduction of naval armaments (Eg., 23. XII. 21). — Reflections on naval disarmament (E., 25. XI. 21). — French opinion of naval disarmament (N. M. R., 23. XI. 21). — Immediate saving on navy under Hughes plan questionable (A. N. J., 26. XI. 21). — Should submarines be abolished? (N. M. R., 23. XI. 21). — Submarines vs. sentiment (A. N. J., 10. XII. 21). — Die Seemacht der Vereinigten Staaten, Englands und Japans (S., 7. XII. 21). — Vom Wiederaufbau der Marine (D. z. S., 15. XII. 21). — Strategy and air strategy (J. U. S. I., XI. 21). — Sotto, sopra, in alto? (Ri. M., XI. 21). — Flugzeug gegen Schlachtschiff (L., 1. XII. 21). — Effect of limitation of armaments upon the U. S. naval personnel (A. N. J.. 26. XI. 21). — A solution of the officer personnel situation (Pr. N. I., XI. 21). — The naval officer and the civilian (Pr. N. I., XI. 21). — Några synpunkter i fråga om sjöofficerares utbildning (T. i. S., 11. Heft, 21). — Leading armies of the world (Sc. A., XII. 21). — Yap (Pr. N. I., XI. 21). — Strategic advantage to the United States of French Pacific islands (A. N. J., 10. XII. 21).

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

Japanese naval construction (E., 25. XI. 21). — Britain's new battle cruisers. Some particulars of the four big ships of the British program (Sc. A., XII. 21). — High-speed fighting ships (Sc. A., XII. 21). — Protection of merchant ships against submarines (Eg., 9. XII. 21). — Design and construction of U. S. passenger steamers (Eg., 16. u. 23. XII. 21).

Digitized by Google

— Das grundsätzliche Wesen der Wechselwirkung zwischen Schiffskörper und Propeller (S., 7. u. 15. XII. 21). — Über die Berechnung der Schiffsschrauben (S., 15. XII. 21). — Le „Conde de Churruca", pétrolier de 6500 tonnes à moteurs Diesel, système Sulzer (B. t. B.V., XI. 21). — Le „Malia", cargo de 6000 tonnes à moteur Diesel, système Cammel-Laird-Fullagar (B. t. B. V., XI. 21). — Der Tankdampfer „British Enterprise" (S., 23. u. 30. XI. 21). — Das Doppelschrauben-Motorschiff „Formosa" (S., 15. XII. 21). — Umbau des Motorschiffes „Odin" (W. u. R., 7. XII. 21). — Die jüngste Entwicklung des Eisenbetonschiffbaues (B. u. E., 5. XII. 21). — Erfahrungen im Betrieb großer Dampfturbinen (Z.V. d. Ing., 10. XII. 21). — A two-cycle oil engine (E., 18. XI. 21). — 300-H P two-cycle Diesel engine (Eg., 25. XI. 21). — Die Gas- und Ölturbine (Z. D. M., 9. XII. 21). — Die Aussichten der Gasturbine im Wettbewerb mit unseren bisherigen Kraftmaschinen (Oe. u. G., Heft 11, 21). — Der elektrische Schiffsschraubenantrieb (El. Z., 8. u. 22. XII. 21). — Motor arrangements for electric ship drives (Eg., 2. XII. 21). — Leicht auszubauende Innenbordmotoren (Mo. u. Mo., 4. XII. 21). — Notice sur l'installation électrique du paquebot „Paris" (B. t. B. V., XI. 21). — Note sur la taille des engrenages hélicoïdaux (B. t. B. V., XI. 21). — Maag gearing (Eg., 9. XII. 21). — Note sur le nouveau règlement du Bureau Veritas pour la construction des navires en acier (B. t. B. V., XI. 21). — Die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt (W. u. R., 7. XII. 21). — Die 23. Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft (W. u. R., 7. XII. 21).

Werft- und Hafenbaubetrieb, Docks, Kanäle.

Floating crane for coaling vessels (Eg., 9. XII. 21). — The machinery of floating docks (E., 25. XI. u. 2. XII. 21; Eg., 25. XI. u. 2. XII. 21). — Der Rhein-Werftkanal (Sch., 9. XII. 21). — Zur Manövrierfähigkeit der Motorschlepper (Mo. u. Mo., 4. XII. 21).

Handels- und Binnenschiffahrt, Handels- und Verkehrswesen.

Die Hamburg-Amerika-Linie unter Albert Ballin (H., 3. XII. 21). — Emden als deutscher Ein- und Ausfuhrhafen der rheinisch-westfälischen Großindustrie (D. z. S., 15. XII. 21). — The american mercantile marine (Eg., 9. XII. 21). — Die Einrichtung des deutschen Außenhandels-Nachrichtendienstes (St. u. E., 24. XI. 21). — Gefährdet Deutschland das Exportgeschäft des Auslandes? (U. D., 1. XII. 21). — Nye sjødyktighets bestemmelser (N. T. f S., Heft 6, 21). — Die Haager Seefrachtregeln von 1921 (H., 10. XII. 21).

Artillerie, Waffenlehre, Bomben, Pulver, Munition, Gas.

Questions d'artillerie lourde (R. d'art., IX. 21). — Der Stand der artilleristischen Frage in Amerika (T. u. W., Heft XI/XII, 21). — The new army sixteen-inch gun (Sc. A., XII. 21). — Sulla risoluzione grafica di alcuni problemi di puntamento (Ri. d. art., VII./VIII. 21). — Recherche de la portée maximum à attendre d'un canon de longueur donnée (R. d'art., IX. 21). — Nota sull' impiego del cerchio di puntamento, modello Cortese (Ri. d. art., 21. IX. 21). — Artilleristik lydmaaling (Dansk Artilleri-Tidsskrift, 21. IX. 21). — Tactical and fire concentration problems and their solutions (Pr. N. I., XI. 21). — Studie over antiluftskytning (N. T. f. S., Heft 6, 21). — Luchtafweer van af den grond (De Militaire Spectator, Nr. 10, 21). — Sistema di tiro antiaereo e relativi apparecchi di previsione. Nuovo sistema di tiro (Ri. M., XI. 21). — Theorie der Splitterwirkung von Granaten, Wurfminen und ähnlichen Sprengkörpern (T. u. W., Heft XI/XII 21). — Die neue deutsche Sprengkapsel von Schulze (Z. Sch. u. Spr., 1. XII. 21). — The 4000-pound demolition bomb (Sc. A., XII. 21). — Tanks and chain-track artillery (E., 2. XII. 21).

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Minenräumen (D. z. S., 15. XII. 21). — Unterseeboote mit Dampfbetrieb (S., 23. u. 30. XI. 21). — Sommergibili moderni (Ri. M., XI. 21). — L'impiego dei palombari nei sommergibili (Ri. M., XI. 21).

Luftfahrwesen.

Use of aircraft in naval warfare (Pr. N. I., XI. 21. — The „Bristol" gas starter (Ae., 30. XI. 21). — The revival of the monoplane (Sc. A., XII. 21). — Metal construction at the Paris show (Ae., 30. XI. 21). — Zwei deutsche Seeflugzeuge (Ill. Fl. W., 23. XI. 21). — Start von Segelflugzeugen (Z. Fl. u. Mo., 30. XI. 21). — Zur Methode des Segelflugs (Z. Fl. u. Mo., 15. XII. 21). — British aero engines (Ae., 16. XI. 21). — On the Paris aero show (Ae., 16. XI. 21). — Reflections on the Paris aero show (Ae., 23. XI 21). — The Paris aeronautical exhibition, 1921 (Eg., 9. u. 23. XII. 21). — Der Luftverkehr über den

Digitized by Google

polnischen Korridor (Ms., XII. 21). — Aviation in Russia, 1917 to 1921 (Ae., 30. XI. 21). — Die Zukunft der Luftfahrt (L., 17. XI. 21). — Die Anfänge eines Weltflugnetzes (Ill. Fl. W., 23. XI. 21). — The requirements and difficulties of air transport (Ae., 23. XI. 21). — Die meteorologische Beratung des Luftverkehrs (Z. Fl. u. Mo., 30. XI. 21). — On the Washington conference and the Royal Air Force (Ae., 30. XI. 21). — Das Altern des Flugzeugbespannungsstoffes (Z. Fl. u. Mo., 30. XI. 21).

Küstenverteidigung, Landungen, Flottenstützpunkte, Seetransporte.

Vilka erfarenheter lämnar världskriget ifråga om det fasta kustförsvaret? (T. i. S., 11. Heft, 21).

Elektrizität, Telegraphie, Telephonie und andere Nachrichtenmittel.

L'avvisatore sottomarino (Ri. M., XI. 21). — Gefährdung der Kabel durch Erdströme (El. Z., 15. XII. 21). — Die Elektrifizierung Rußlands (El. Z., 15. XII. 21).

Nautische Fragen.

Leitkabel zum Ansteuern von Flußmündungen bei Nebel (S., 23. u. 30. XI. 21). — Schiffahrt bei Nebel (Z. V. d. Ing., 17. XII. 21). — Bürgerliche Zeitrechnung und Nautisches Jahrbuch (Sf., 1. XII. 21). — Navigations-, Seefahrt- oder Seefahrtsschulen (H., 3. XII. 21). — Die Ziele des europäischen und des deutschen drahtlosen Wetternachrichtendienstes (A. H., Heft 12, 21). — Gezeitenforschungen in der Nordsee (A. H., Heft 12, 21). — Zur Geschichte der deutschen Leuchttürme (Ms., XII. 21).

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

The salvage of the Leonardo da Vinci (Pr. N. I., XI. 21). — Das Heben gesunkener Schiffe (W. u. R., 7. XII. 21). — Die Lebensgefahr bei Seeunfällen (S., 23. u. 30. XI. 21; H., 10. XII. 21).

Geschichtliches, Geographisches.

Le matelot sous Louis XIV. d'après l'ordonnance du 15 avril 1689 (R. M., XI. 21). — Naval costume past and present (J. U. S. I., XI. 21). — Napoleon and the British navy (J. U. S. I., XI. 21). — Una nuova storia generale della marina militare. Appunti e note critiche (Ri. M., XI. 21). — La geografia in Italia. A proposito dell'ottavo congresso dei geografi italiani (Ri. M., XI. 21).

Verschiedenes.

Die Organisation und Verwaltung moderner Industriebetriebe (S., 7. XII. 21).

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

Ae. = The Aeroplane. — **A. H.** = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register. — **A. R.** = Annalen des Deutschen Reiches.
Arch. P. = Archiv für Post und Telegraphie.
Arch. S. T. = Archiv für Schiffs- und Tropenhygiene.
Art. M. = Artilleristische Monatshefte. — **B. u. E.** = Beton und Eisen.
B. t. B. V. = Bulletin technique du Bureau Véritas.
D. P. J. = Dinglers Polytechnisches Journal. — **D. S.** = Deutsche Schiffahrt.
D. Y. = Die Yacht. — **D. z. S.** = Deutschland zur See.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
El. Z. = Elektrotechnische Zeitschrift. — **Fl.** = Flugsport. — **Gl.** = Glückauf.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift. — **Ill. Fl. W.** = Illustrierte Flug-Woche.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution. — **L.** = Der Luftweg.
M. B. = Marineblad. — **M. E.** = Marine Engineer.
M. Eg. = International Marine Engineering. — **M. F.** = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte. — **Mi.** = Militärsport. — **Mo.** = Der Motorwagen.
Mo. u. Mo. = Motorschiff und Motorboot.
M. Fis. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins. — **Ms.** = Mittschiffs.
N. = The Navy (Washington). — **N. L. J.** = Navy League Journal.

Digitized by Google

N. M. R. = Naval and Military Record. — N. T. f. S. = Norsk Tidsskrift for Sjövaesen.
Oe. = Ölmotor. — Oe. u. G. = Öl- und Gasmaschine. — P. = Petroleum.
Pr. = Prometheus. — Pr. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
P. u. W. = Monatshefte für Politik und Wehrmacht. — R. M. = Revue Maritime.
R. d'art. = Revue d'artillerie. — Re. G. M. = Revista general de marina.
Ri. d. art. = Rivista di artiglieria e genio. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — Sc. A. = Scientific American. — Sch. = Schiff. — Sf. = Seefahrt.
Se. = Der Segelsport — Motorbootsport.
St. u. E. = Stahl und Eisen. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i. Sjöväsendet. — T. = Die Tide.
T. u. W. = Technik und Wehrmacht. — U. D. = Überseedienst.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — W. = Wassersport. — W. u. R. = Werft und Reederei.
W. u. St. = Wirtschaft und Statistik. — W. u. W. = Wissen und Wehr.
Y. = Le Yacht. — Z. = De Zee.
Z. D. M. = Zeitschrift für Dampfkessel- und Maschinenbetrieb.
Z. Fl. u. Mo. = Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt.
Z. Sch. u. Spr. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.
Z. V. d. Ing. = Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW 68, Kochstr. 68—71.

Digitized by Google

Eine neue britische Seekriegsordnung.

Von Kapitän zur See Gartzke.

II.

Die Methoden des Wirtschaftskrieges.

Wie fand sich der praktische Seekrieg mit dieser Blockade- und Bannwarenpolitik Englands ab? Die im Seehandelskrieg tätigen Seestreitkräfte der Kriegführenden sollten nach gültigem Völkerrecht den Seehandel, zumal den neutralen, möglichst wenig belästigen, ihn nur unter besonderen Umständen von seinem Reiseweg abbringen, ihm Zeit- und Kostenverluste ersparen. Ihre Auseinandersetzung mit den feindlichen und neutralen Privaten auf See sollte die neutralen Regierungen und deren Politik nicht berühren, so wollte es das Völkerrecht. England dachte und handelte anders. Nach dem Verlust seiner Kreuzer „Hogue", „Cressy" und „Aboukir" durch „U 9" legte es im Oktober 1914 vor dem Ostseingang zum Kanal ein 1365 sm großes Minenfeld in hoher See aus und begründete diese, das Völkerrecht verletzende Maßnahme mit der niemals erwiesenen Behauptung, Deutschland lasse durch Handelsdampfer unter neutraler Flagge die offene See durch Minen verseuchen. Diese Minenauslegung großen Stils, ursprünglich zum Schutz der britischen Truppentransporte im Kanal gegen U-Boote gedacht, zwang nunmehr den in der Freiheit des Meeres eingeengten neutralen, besonders den holländischen Handel, seinen Weg durch die offen gebliebenen Gewässer dicht unter der britischen Küste zu nehmen; hier konnte er leichter, lücken- und gefahrloser überwacht werden. Die Wirkungen waren so stark, daß England schon am 2. 11. 14 sein Kriegsgebiet der Nordsee erklären ließ, nachdem das britische Linienschiff „Audacious" deutschen Minen in britischen Gewässern zum Opfer gefallen war. Dies war eine abermalige Einschränkung des freien Meeres, die mit „schwersten Gefahren" drohte, falls man sie mißachtete. England gab vor, im Kriegsgebiet Minen zu legen, ohne es zu tun; es erreichte aber eine weitere freiwillige Unterwerfung des neutralen Handels unter die britische Aufsicht an der gefahrlosen englischen Küste.

Der Charakter des Wirtschaftskrieges, den England betrieb, machte es erforderlich, sich nicht auf die Einfuhr nach Deutschland zu beschränken. Auch seine Ausfuhr mußte erfaßt und gedrosselt werden, die Gegenwerte im Ausland erzeugen und somit die deutsche Widerstandskraft stärken konnte. Man arbeitete daher mit dem Zwange, Ursprungszeugnisse beizubringen, und ging schließlich dazu über, die verdächtigen Schiffe nicht mehr in See anzuhalten und zu durchsuchen, sondern sie grundsätzlich in geeignete Häfen einzubringen. „Der moderne Handel bietet nahezu unbegrenzte Möglichkeiten, die wahre Natur eines Geschäfts zu verbergen, und die Beteiligten haben ihre ganze Tätigkeit aufgeboten, um den tatsächlich für Deutschland bestimmten Verschiffungen den Anschein eines rein neutralen Geschäftes zu geben" *). Was das Seekriegsrecht als seltene Ausnahme zugestanden hatte, wurde in dieser „Kirkwall-Praxis" **) zur Regel. England verlegte also zur Entlastung der Flotte seine Handelskriegsführung unter die Küste und in die Häfen.

*) Dr. Georg Brodnitz, Das System des Wirtschaftskrieges. Tübingen 1920. J. C. B. Mohr.

**) Kirkwall war der am häufigsten benutzte Einbringungshafen.

Digitized by Google

Mit dieser Praxis eröffneten sich neue und erfolgreiche Methoden. Den Neutralen konnte jetzt vorgeschrieben werden, was der britische Wirtschaftskrieg brauchte; denn die neutralen Handelsschiffe wurden fast lückenlos überwacht und gerieten in britische Jurisdiktion. Ein „Feind Englands" war, wer seine Schiffe in deutschen Häfen ausbessern oder bunkern ließ. Die daraus erwachsenden Einnahmen konnten besser der britischen Wirtschaft zufließen. Der Neutrale verfiel auch, wenn er des Gebrauchs eines deutschen Geleitscheines überführt wurde. Ein Vergehen gegen das Bannwarenrecht sollte nicht nur auf der jeweiligen Reise als vorliegend angesehen werden, sondern auch auf der Rückreise, schließlich immer, wenn es jemals vorgekommen war. Solche Erweiterungen lehnt das Seekriegsrecht ausdrücklich ab. Der internationale Schutz der Brief- und Paketpost wurde nicht geachtet. Die Alliierten müßten sich gegen die mißbräuchliche Benutzung von Briefhüllen für den Warenverkehr schützen, da anderen Falles alle ihre Maßnahmen gegen den deutschen Handel durchkreuzt werden könnten, so ließ man erklären. Die britische Zensur half wertvolle Einsicht nehmen in die internationale Korrespondenz, die wieder wertvolle Aufschlüsse zur Statistik und Handelsspionage bot. Diese konnte man politisch ausspielen und zu eigensten Zwecken wirtschaftlich nutzen. Die britisch-alliierten Postbehörden wurden damit Träger des britischen Seekrieges.

Auf diesem Wege erwuchsen schnell politische Ansprüche gegen die neutralen Regierungen, welche äußerst bestrebt bleiben wollten, dem Neutralitätsrecht gemäß zu handeln. Sie selbst wollte das Seekriegsrecht nicht berühren, denn der Kriegführende sollte sich mit den neutralen Privaten auf See rechtlich auseinandersetzen. Zunächst erweiterte England den Grundsatz der Einbringung auf See gemachter Prisen zu einer Gestellungspflicht der neutralen Schiffahrt in Gestellungshäfen, deren Anlaufen es vorschrieb. Die Sorge vor Hunger und Verelendung der eigenen Völker unterwarf die Neutralen dem britischen Kriegswillen und machte sie ihm dienstbar. Verstöße gegen die Gestellungspflicht, die dann zu dem berüchtigten Zwang zu Pflichtfahrten im Interesse der Verbandsmächte hinüberleiteten, wurden bestraft. England und nach ihrem Eintritt in den Krieg auch die Vereinigten Staaten schrieben den neutralen Regierungen eine wohlbegründete Rationierung ihrer Völker vor, die diesen gerade das Notdürftigste zum Leben zusprach, jedoch nicht einmal freie Hand ließ in der Auswahl der benötigten Lebensmittel und Rohstoffe. Sie mußten verbindliche Garantien für den Verbleib der eingeführten Waren durch eine engmaschige Überwachung geben und den Grenzhandel mit Deutschland strengster Aufsicht unterwerfen. England ging zu einer Beherrschung der Rohstoffquellen der Welt über, um die Beförderung verdächtiger Waren über See schon an ihren Quellen auszuschließen. Die amerikanischen Baumwollhändler mußten Mitglieder der Liverpooler Baumwollbörse werden, wenn sie nach Europa verschiffen wollten. Bindende Verträge wurden den Haupterzeugern für Wolle, Zinn, Blei, Gummi und andere Artikel auferlegt. Die neutralen Wirtschaften und Regierungen wurden in ihren Interessen abhängig vom britischen Wirtschaftskrieg und gezwungen, sich britischem Willen gutwillig zu unterwerfen.

Eine ungeheure britisch-alliierte Organisation wurde zur Durchführung dieses Systems erforderlich, das schließlich mit dem Seekrieg und seiner Praxis nichts mehr gemein hatte. England hatte auf solchem Wege die Ausübung des Seekriegsrechtes von der See auf das feste Land, in Häfen, Kontore, Konsulate und Agentenstuben verlegt *). Die Flotte selbst wurde für neue mili-

*) Diese Zusammenhänge weist schon früh und treffend Prof. Heinrich Pohl in „Englisches Seekriegsrecht im Weltkriege" nach. Berlin 1917. Puttkammer & Mühlbrecht.

Digitized by Google

tärische Aufgaben frei; sie war schließlich nur noch durch ihr Vorhandensein (in being) der Rechtstitel für die Ausübung des Seekriegsrechts, das zu einem Recht des systematischen Wirtschaftskrieges abgewandelt war. Auch im Seehandelskriege war die Flotte nicht mehr gefährdet. Der gut arbeitende, aber umfangreiche Apparat wurde England allmählich zu teuer. Das eigene Interesse der Neutralen war schließlich so groß, daß man ihnen zumuten konnte, seine Kosten und Mühen selbst zu tragen. Wollten es die neutralen Regierungen aus Bedenken ihrer Neutralität nicht selbst übernehmen, so konnten „freie" Handelsorganisationen, mit denen die britische Krone Verträge abschloß, die beanspruchten Pflichten übernehmen. Das war Zweck und Ziel der selbst in Holland berüchtigten Neederlandsche Overzee Trust Maatschappij (N. O. T.), der Société Suisse de Surveillance économique (S. S. S.) und schließlich der ursprünglich dem Verkehr nach Rußland dienenden schwedischen Gesellschaft Transito. Wir müssen uns darauf beschränken, auf diese wichtigsten Organisationen hier nur hinzuweisen, deren Geschichte und Arbeit weitestgehender Würdigung wert ist.

Der überaus feine und weitreichende Organismus britischer Wirtschaftsblockade zeichnet sich am krassesten in den berüchtigten „Schwarzen Listen", welche schließlich jeden Handel und Händler ächteten, der der Verbindung mit dem Feinde verdächtig war, und ihn mit sehr fühlbaren Strafen bedrohten. Diese Listen kennen keine geographische und wirtschaftliche Grenze mehr. Ihr Proskriptionssystem lehnten die Vereinigten Staaten noch 1916 ab, obwohl sie sich nicht scheuten, es später selbst zu übernehmen. Sie wiesen darauf hin, „daß es wohl Strafen für Blockadebruch, für Handel mit Bannware, wie überhaupt für jede unneutrale Handlung gebe, aber derartige Strafen dürften gegen Neutrale nur auf Grund unparteiischer, gerichtlicher Entscheidung ausgesprochen werden. Diese Garantien schöben die Schwarzen Listen einfach beiseite, sie verurteilten ohne Verhör, ohne vorherige Ankündigung und von vornherein. Die Regierung der Vereinigten Staaten sehe sich genötigt, ein derartiges Verfahren als unvereinbar mit wahrer Gerechtigkeit, aufrichtiger Freundschaft und unparteiischer Ehrlichkeit zu betrachten." — Das britisch-alliierte Verfahren brachte mit der Erdrosselung der neutralen Ansprüche auch das Aufliegen des größten Teiles der neutralen Handelsflotten zuwege. Bei dem starken Bedürfnis der Verbandsmächte nach Schiffsraum wurde über das veraltete, im Völkerrecht bezweifelte und von England stets abgelehnte Angarienrecht der Anspruch auf neutralen Schiffsraum „für nationale Zwecke der Alliierten" wach. Neutrale Schiffe im Rechtsbereich der Verbandsmächte wurden gezwungen, sich in deren Dienst zu stellen. Man sieht, wohin der systematische britische Wirtschaftskrieg als Abwandlung des Seekrieges führte.

Das bewaffnete Handelsschiff.

Die ungeheuerlichste Rechtsauffassung bewies England durch eine großartige und planmäßige Bewaffnung seiner Handelsschiffe, die es in geringerem Umfange schon vor dem Kriege aus einer übertriebenen Furcht vor den Gefahren deutscher Hilfskreuzer begonnen und vertreten hatte. Die Handelsschiffahrt stand zum größten Teil im Dienst der staatlichen Kriegswirtschaft, ja geradezu der Versorgung von Flotten und Heeren. In militärisch organisierten Geleitzügen, die zur Nacht abgeblendet und unter dem Schutz von Kriegsschiffen fuhren, suchte England der Gefahren des U-Boots Herr zu werden. Es schreckte nicht einmal davor zurück, selbst neutrale Handelsschiffe in seinem oder seiner Bundesgenossen Dienst zu bewaffnen. Es vertrat die Auffassung, daß es von jeher das Recht der Handelsschiffe gewesen sei, sich gegen die Angriffe eines Kriegführenden zu „ver-

Digitized by Google

teidigen". Damit spielte es auf jene alten Zeiten an, wo sich das Handelsschiff gegen die seit 1856 verbotene Kaperei und gegen Piraterie selbst schützte. England wollte den Unterwasserangriff auf Handelsschiffe in den deutschen Sperrgebieten als völkerrechtswidrig, als piratenhaft kennzeichnen. Die Bewaffnung der Handelsschiffe solle ausschließlich Verteidigungszwecken dienen; tatsächlich setzten britische Behörden Preise für die Vernichtung deutscher U-Boote aus und gaben Befehle selbst für die angriffsweise Verwendung der Waffen. Es ist dem ausgedehnten diplomatischen Notenwechsel des Weltkrieges, besonders mit den Vereinigten Staaten, nicht gelungen, die Unterschiede zwischen „Verteidigung" und „Angriff" kenntlich zu machen. Die Bewaffnung des Handelsschiffes und die gleichzeitige Ablehnung seiner Behandlung als kriegführend ist der Versuch, dem bewaffneten Handelsschiff die wohltätigen Vorteile des friedlichen Handelsschiffes gegenüber dem Seekriegsrecht zu erhalten, ohne es der Gefahr, als Kriegsschiff behandelt zu werden, auszusetzen. An dieser Doppelzüngigkeit einer unhaltbaren Rechtsauffassung gingen die letzten Reste des Rechtsausgleichs im Seekriegsrecht in Trümmer. Die Mittelmächte hatten sich häufig erboten, von ihren Vergeltungsmaßnahmen im Seekriege, besonders im Unterseehandelskriege, abzusehen, wenn sich England bereit fände, auf die Linie des Völkerrechts zurückzukehren und zumal von seiner hungerwürgenden „Blockade" abzusehen. Wurde der Anspruch der Mittelmächte auf den vom Völkerrecht gewollten Rechtsausgleich nicht erfüllt, so wurden jene dem Recht gegenüber frei. Auch sie hatten das Recht des Handelsangriffes, der nun bei dem bekannten Flaggenmißbrauch Englands, bei seinen berüchtigten U-Botsfallen und bewaffneten Handelsschiffen in jedem Handelsschiff einen Feind vermuten mußte, der das U-Boot als legitimes Kriegsschiff in kürzester Zeit erledigen konnte. Das bewaffnete Handelsschiff drückte das U-Boot unter Wasser, nachdem es anfänglich versucht hatte, seine Rechte als legitimer Träger kriegführender Staatsgewalt wie jeder Kreuzer im Überwasserkriege allein geltend zu machen. Die völkerrechtliche Forderung, den Kauffahrer vor der Anhaltung zu warnen, war mit der bei Erklärung der Kriegs- und Sperrgebiete erlassenen allgemeinen Warnung an die seefahrende Welt, bestimmte Kriegsgebiete zu meiden, ebenso erfüllt wie bei Blockaden. Die Mittelmächte suchten wahrlich keine Befriedigung in der Versenkung zahlreicher Handelsschiffe; sie haben die Verluste an Menschenleben bei diesem Kriegshandwerk oft und aufrichtig bedauert, aber diese waren geringfügig im Vergleich zu den Wirkungen der Hungerblockade. Sie bedrohte die Existenz ganzer Völker Europas und hatte es auf die Erdrosselung ihrer Volkskraft abgesehen. In Deutschland starben allein an Tuberkulose während der Blockade 763 000 Nichtkämpfer der Zivilbevölkerung mehr als in derselben Zeit vor dem Kriege *). Der „Prädestination des Deutschen zu physischer Minderwertigkeit" **) rühmte man sich in England. Dagegen überstieg die Zahl der Zivilopfer des Unterseehandelskrieges nach englischer Schätzung nicht 30 000 Köpfe. Die Neutralen waren vor den Gefahren der deutschen Sperrgebiete wie bei Blockaden ebenfalls gewarnt und konnten sich aus ihnen heraushalten. Die kriegführenden Staaten und Völker, zumal England, hatten wahrlich kein Recht zu klagen. Nicht Deutschland hat den Unterseehandelskrieg gewollt, sondern es wurde dazu durch Englands Kriegsmethoden gezwungen, denen allein die Verantwortung für das Verschwinden aller Rechtsübung im Seekriege und für dessen Verwilderung zufällt. Allein die Zulassung des bewaffneten Handelsschiffes, besonders in seinem

*) Denkschrift des deutschen Reichsgesundheitsamtes vom Dezember 1918. Schädigung der deutschen Volkskraft durch die feindliche Blockade. Vgl. auch Friedrich Lützow, Unterseebootskrieg und Hungerblockade. Berlin-Dahlem 1921. Ulrich Meyer.

**) F. W. While, Die Hunnen von 1940. In „Weekly Dispatch" vom 8. 9. 18.

Digitized by Google

tatsächlich geübten Ausmaß, hat die Mittelmächte veranlaßt, im Unterwasserangriff auf Handelsschiffe innerhalb bekanntgegebener Sperrgebiete ohne jedesmalige vorausgehende Warnung äußerstenfalls sich ihre Rechte zu holen, die England und seine Bundesgenossen ihm durch einen Streit mit Worten und „juristischen Spitzfindigkeiten", die es selbst so oft abgelehnt hat, entwinden wollten. Praktisch haben die deutschen U-Boote auch in den Sperrgebieten gegen Handelsschiffe nur das Recht der Anhaltung und Durchsuchung ausgeübt, soweit es irgend angängig war. Die schwierige Frage der Bergung von Besatzungen und Fahrgästen in diesem aufgezwungenen Kampf konnte bei der tatsächlichen Mißachtung der deutschen amtlichen Warnungen, bei dem räumlich unvollkommenen U-Boot und dem Fehlen ausreichender Stützpunkte *) und Häfen von ihnen nicht anders gelöst werden, als es geschehen ist. Schließlich haben die im Unterwasserangriffe geschädigten Handelsschiffe kein anderes Schicksal erfahren, als es jeder Blockadebrecher durch britische Kriegsschiffe erfährt, wenn er sich durch Flucht oder Widerstand diesem zu entziehen trachtet und dabei den vollsten Waffengebrauch des Kreuzers hinnehmen muß. Jeder Verzicht auf den organisierten Handelsangriff mit U-Booten, der trotz seines verspäteten Einsetzens England zugegebenermaßen an den Rand der Friedensbereitschaft brachte, hätte zu einer kampflosen und vorzeitigen Preisgabe klarer Rechte geführt; die Feinde der Mittelmächte selbst machten mit bewaffneten Handelsschiffen, U-Bootsfallen und Flaggenmißbrauch die Verwendung der deutschen U-Boote im Überwasserkriege unmöglich. *An der Frage des bewaffneten Handelsschiffes kristallisiert sich jedenfalls auch in Zukunft die Frage praktischer Seekriegführung und praktischen Seekriegsrechts, solange Seehandelskriege, zumal mit U-Booten, geführt werden sollen.* Es ist und bleibt eine nicht genug zu kennzeichnende Heuchelei, vom U-Bootskrieg zu sprechen und ihn in Regeln zwängen zu wollen, wenn nicht gleichzeitig dem bewaffneten Handelsschiff, das ein kriegführendes Schiff ist, dieser allein mögliche Charakter zugesprochen wird.

Der Kriegsbegriff im Wirtschaftskriege.

Wir müssen es uns versagen, die lange Kette von Abwandlungen und Erweiterungen des gültigen Seekriegsrechtes, wie England es handhabte, fortzusetzen, und beschränken uns darauf, die eigentlichen Ziele des britischen Wirtschaftskrieges, der seine Rechtstitel aus dem Seekriegsrechte mit seiner Zulassung des Seehandelskrieges zieht, zusammenzufassen. Die politische Einkreisung der Mittelmächte und ihre Beschränkung auf den Weltmärkten und in Kolonien bereiteten die britische Blockadewirkung bereits macht- und wirtschaftspolitisch vor. Freie Hand und führender Einfluß Englands bei der Gestaltung des Seekriegsrechts schufen auch die rechtspolitischen Grundlagen zu einem systematischen Wirtschaftskriege, für den selbst alle Rechtsgrundlagen bisher noch fehlten. Unter dem Vorwande, im Seekriege nur legitime militärische Interessen zu verfolgen, suchte England in erster Linie wirtschaftspolitische Ziele**) durch Schwächung der feindlichen Volkswirtschaft bis zu ihrer Unfähigkeit weiteren Wettbewerbs, sowie friedenspolitische Ziele durch Gewinnung von Unterpfändern als Druckmittel. Die kriegspolitischen Ziele zur Durchsetzung des eigenen Willens durch Schwächung des

*) Die Frage der Stützpunkte und ihre Rolle in der britischen Seekriegsrechtspolitik behandelt ausführlich die Preisarbeit von Dr. Hermann Willms: Die seekriegsrechtliche Bedeutung von Flottenstützpunkten. Berlin 1918. J. Springer.

**) Über diese Zusammenhänge vgl. Brodnitz, Das System des Wirtschaftskrieges, a. a. O., dessen Schlußfolgerungen wir hier folgen.

Digitized by Google

Feindes fielen dem kriegführenden England dann ohne Rücksicht auf den militärischen Erfolg der Waffen an Land und zur See von selbst zu. Die Flottte als Hauptträger des Seekrieges konnte gegenüber dem neuzeitigen Handel und den neuzeitigen Seekriegswaffen einen lückenlosen Seehandelskrieg überhaupt nicht führen, ohne sich selbst bedenklich zu gefährden, also verlegte man die Ausübung des Seekriegsrechts und die Organisation des aus ihm entwickelten Wirtschaftskrieges an Land. Die Flotte mußte „in being", also ungeschwächt, erhalten werden, um den Anspruch auf ihn zu wahren; dies schloß ihren im Erfolg fraglichen Einsatz aus, der möglichst vermieden werden mußte. Der britische Wirtschaftskrieg brauchte lange Zeit, um sich auswirken zu können. Fleet in being und lange Kriegsdauer sind die unvermeidlichen Merkmale des britischen Wirtschaftskrieges, dem das feindliche Volk erliegen soll. Mit ihm erliegt auch der feindliche Staat, der nun bereit wird, den britischen Willen im Friedensschluß zu erfüllen. Dem gibt der englische Historiker des Seekrieges, Corbett*), unverblümt Ausdruck: „Battles are fought not for their own sake or merely to destroy the enemy's forces. Their ultimate object is the power which the destruction of the enemy's means of resistance gives for so paralysing his national life that he has no choice but to submit. If noncombatants and private property were immune from interference the nation could not be coerced nor the fruits of victory (!) garnered."

Nach den ungeheuren Opfern der europäischen Zentralvölker durch die britische Hungerblockade ist diese Auffassung eine Lossage von den Gesetzen der Humanität, die das Völkerrecht leiten. Sie ist auch eine bewußte Abkehr vom Rechtswillen, weil diese Art der Knebelung feindlicher Millionenvölker nur durch gleichzeitige Knebelung der Neutralen und durch eine vollständige Zerrüttung der Weltwirtschaft erreichbar ist. Der britische Wirtschaftskrieg ist mit seinen indirekten Wirkungen die bewußte Umkehrung des Kriegsbegriffes im Landkriegsrecht, der sich nur gegen den feindlichen Staat wendet. Er ist die typische Durchbildung zum Volkskriege, der den feindlichen Nationalen und jeden Träger feindlicher Wirtschaft unabhängig von dessen Staatsangehörigkeit anfaßt. Die bewußte Abkehr vom reinen oder wenigstens vorzugsweise militärisch geführten Seekriege ist nicht nur hervorstechendes Merkmal des britischen Wirtschaftskrieges, sondern sein gewollter Zweck. Die Flotte bleibt im Wirtschaftskriege ungeschwächt und mit ihr die britische Vormacht zur See, ohne daß der eigentliche Zweck des Krieges, den Feind britischem Willen zu unterwerfen, in Frage gestellt wird.

Man kann diesem britischen Kriegsbegriff, der hier der bisherigen Auffassung der kontinentalen Landmächte gegenübersteht, den Erfolg seiner Wirksamkeit nicht bestreiten. Man muß ihm aber die Rechtmäßigkeit absprechen, weil er sich entscheidend nur auswirken kann, wenn er alle nichtbritischen Interessen beiseiteschiebt und die schwachen Rechtsschranken des Völkerrechts und den Rechtsausgleich in ihm bewußt einreißt. Der britische Kriegsbegriff läßt sich in ein wirklich ehrliches Rechtssystem nicht einreihen, weil er als Vorrecht der vorherrschenden Macht keinen Rechtsausgleich zuläßt. Er ist das Unrecht selbst, weil er über die Rechte der Neutralen hinweg die gesamte Weltwirtschaft erfaßt und zerrüttet. Das wird bei der zukünftigen Entwickelung des Völker- und Seekriegsrechts festzuhalten sein.

In dem Widerstreit zwischen Recht und britischer Macht wird das Interesse der neutralen Völker und ihrer Wirtschaften diesen untergeordnet. Die Neutralen

*) Corbett, The League of Nations and Freedom of the Seas, a. a. O.

Digitized by Google

müssen mit dem Feinde hungern und verelenden, wie der Feind selbst. Wenn England in seinem neuen „Laws of Naval War" von vornherein die dem Feinde benachbarten Neutralen in Blockaden einbeziehen will, so ist dies im Verein mit den Abwandlungen des Bannwarenrechts der Versuch, den Begriff „neutral" als britischem Interesse abträglich aus dem Kriegsrecht auszuschalten. Für England gibt es dann nur noch Freunde, die, wie die Bundesgenossen im Weltkriege, ihre Armeen als Wächter britischer Blockade auf dem Kontinent verwenden lassen, sich selbst dem guten Willen britischer Wirtschaftshilfen unterwerfen und ihre Volkswirtschaften dem britischen Wirtschaftskrieg dienstbar machen — oder Feinde. Der britische Seekrieg kann sich nicht nur gegen ein einzelnes Volk und dessen Bundesgenossen richten, er wird vielmehr stets ganze Völkergruppen umfassen müssen. Bei deren Verwachsung mit der heutigen Weltwirtschaft in Geben und Nehmen wird der britische Seekrieg, wie im Weltkriege auch, stets die gesamte Weltwirtschaft zu seinem Objekt machen müssen. Die ganze Welt wird gezwungen, unter der Kriegswirtschaft zu darben, weil England seinen Feind besiegen und seine Macht und Wirtschaft mehren will. Was das in den Folgen bedeutet, hat der Reichsminister Dr. Walther Rathenau kürzlich auf dem demokratischen Parteitag von 1921 zum Ausdruck gebracht in der Skizze: „Die Märkte der Erde haben sich gewaltig verkürzt, und hinzu kommt die Zerstörung der Arbeitsteilung der Welt. Diese war vor dem Kriege lückenlos organisiert. Das Spiel der Kräfte war in vollem Gleichgewicht. Diese Organisation ist durch die Kriegswirtschaft zerstört." Die Kriegswirtschaft ist aber eine Folge des britischen Kriegsbegriffes. In ihm geht auch der Rechtsausgleich des bisherigen Landkriegsrechts völlig zugrunde. Dieses läuft Gefahr, vom Seekriegsrecht aufgesogen zu werden. Die Lehren des Weltkrieges blieben ungenutzt, seine Opfer wären umsonst gebracht und die schlimmsten Folgen des Weltkrieges in Gestalt seiner Wiederholung in irgendeiner Form würde noch vor uns liegen, wenn sich die Völkerrechtsgemeinschaft nicht mit allen Mitteln gegen die Überspannung des britischen Kriegsbegriffs zur Wehr setzen würde. Wirksame Rechtsgarantien im Seekriegsrecht sind neben materieller Abrüstung und der Verteilung der Seerüstung auf viele tragfähige Schultern die einzigen Mittel, die hierzu helfen. Das Ziel des Völkerrechts wird sein müssen, den britischen Kriegsbegriff als mit den Grundsätzen der Humanität nicht vereinbar darzutun und ihn endgültig zu beseitigen.

Der Inhalt der Laws of Naval War.

Die Blockade.

Mit diesen Feststellungen wenden wir uns wieder den eingangs genannten britischen Laws of Naval War zu. Wir beschränken uns dabei auf die den Handelskrieg betreffenden Teile. Anhang I (Blockade) setzt dem bisherigen Satz der Londoner Erklärung: „Die Blockade muß auf die feindlichen oder die vom Feinde besetzten Häfen und Küsten beschränkt werden" entgegen: „Eine Blockade soll nicht nur die Häfen und Küsten, welche dem Feinde gehören oder von ihm besetzt sind, schließen, sondern auch die Häfen und Küsten anliegender neutraler Staaten, soweit diese fähig sind, dem Feinde zu Handelszwecken (commercial purposes) zu dienen." Mit diesem einen Satz versucht England sein im Weltkriege vergebliches Bemühen zur Rechtsregel zu erheben, auch die ihm lästigsten Neutralen in seine Blockadewirkungen einzuschließen. Auf diesen Satz bezieht sich vorzugsweise die Stelle des Begleitberichtes des Maritime Law Committee für die Konferenz in Portsmouth: „Wo immer die Erfahrung des Krieges ge-

Digitized by Google

zeigt hat, daß ein Abgehen von den angenommenen Regeln notwendig wurde, hat das Komitee nicht gezögert, sich von ihnen zu entfernen." Ebenso die Worte des Vorsitzenden dieses Komitees, Sir John Macdonell, in seiner breit angelegten Verteidigungsrede für die Laws: „Nun scheint es mir, daß wir bei der Findung eines vernünftigen Neutralitätsrechtes auf die Seekriegführung blicken müssen, wie sie ist und sein sollte, und nicht Sklaven von Vorgängen werden, welche auf uns gekommen sind aus einer anderen Welt als die unsrige." Diese Worte sind durchaus beachtenswert, doch nur nicht gegenüber dem Wesen des Blockade- und Bannwarenrechts. England hat im Kriege so oft zugegeben und zugeben müssen, daß sich bei den neueren Seekriegswaffen eine rechtsgültige und effektive Blockade nicht durchführen lasse, ebenso daß die Verhältnisse des neuzeitigen Handels zu neuen Maßnahmen zwingen. Da heißt es doch Sklave von Vorgängen werden, wenn man sie trotz ihres Versagens auf unsere Tage übernimmt und fortschleppen will. Die Blockade ist und soll nichts weiter sein als die Anerkennung vernünftiger militärischer Interessen wie bei der belagerten Festung im Landkriege. Schon die Ausdehnung des Blockadebegriffes auf die Küsten eines ganzen Landes ist eine Überspannung, wenn diese Küsten langgestreckt sind und die Pforte eines nach vielen Millionen zählenden Volkes an die See darstellen. Dann wandelt sich die Blockade begrifflich zum Volkskrieg, der für das Völkerrecht unannehmbar ist; ihm fällt die Pflicht zu, die Blockade ihrem Begriff nach einzudämmen, statt sie als krassestes Unrecht auch auf neutrale Völker sich erstrecken zu lassen.

England hat im Weltkriege seine Blockadepolitik im Januar 1916 in einem Weißbuch begründet: „Vor Einführung der Eisenbahn hat ein Landtransport großen Stils wegen der damit verbundenen Schwierigkeiten nicht stattfinden können; der Einfuhrhandel mündete in die Häfen aus, und die Schiffspapiere zeigten die wahre Bestimmung (der Waren) an. Dies ist besonders für Deutschland anders geworden, das seinen Transport über neutrale Länder zu leiten versucht." England vergaß hier, daß es das gute Recht und ein begründeter Anspruch Deutschlands war, aus dem gewollten Seekriegsrecht und dessen Rechtsausgleich Nutzen zu ziehen. Ohne eine solche rechtsverbindliche Interessenabwägung hätte Deutschland, wie ganz Europa, die Überseemacht Englands und ihre Drohung niemals hinnehmen können; man vertraute leider dem angeblichen Rechtswillen dieser Überseemacht, den sie in vielen feierlichen Verträgen bekundet hatte, und hoffte, daß sie keinen Mißbrauch mit ihr treiben würde. Das Versagen des Blockadebegriffs vor neuzeitigen Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnissen wird hier vollkommen deutlich. Das wahre Gesicht Englands zeigte sich in der Erklärung des britischen Premierministers vor dem Unterhause am 1. März 1915: „Wir haben es mit einem Gegner zu tun, der ganz offen gegen alle Grundsätze des Rechts und der Menschlichkeit verstoßen hat, und wir sind nicht gewillt, unsere Unternehmungen sich in den Maschen juristischer Spitzfindigkeiten verstricken zu lassen." Hier wird die Rechtsverletzung zugegeben, jedenfalls ein Verständnis für das Recht noch bekundet; sie wird mit anderen, angeblichen Rechtsverletzungen des Gegners begründet, die England stets hervorzuziehen wußte, wenn es um Rechtsgründe verlegen war. Unrecht mit Unrecht zu vergelten, ist der Weg der Repressalie, die sich in ein Rechtssystem nicht eingliedern läßt, sondern zu dessen Zerstörung führt.

Man bedenke die praktischen Wirkungen des neuen britischen Blockadebegriffs in bestimmten Kriegslagen. In der Gruppierung des Weltkrieges wären alle europäischen Neutralen von vornherein und rechtskräftig blockiert. Würde Frankreich einmal gegen England im Kriege stehen, so müßten Deutschland, Belgien, die Niederlande, die Schweiz, Italien und Spanien sich sofort unter das Joch britischer

Digitized by Google

Blockade beugen. Würde England selbst blockiert, so würden alle Staaten Nordeuropas in die Blockade einzuziehen sein, weil sie alle lebenswichtigen Handel mit England treiben. Der kriegerische Austrag Englands mit einem südamerikanischen Staate würde alle Völker des süd-, wahrscheinlich auch des mittelamerikanischen Festlandes in britische Blockade zwingen. Geradezu unhaltbare Formen würde eine Blockade gegen die Vereinigten Staaten von Nordamerika ergeben, das mit dem ganzen amerikanischen Kontinent im Handel verbunden ist. Eine Blockade Japans würde die eines neutralen Chinas in sich schließen müssen. Man sieht, daß der britische Anspruch nur auf ganz bestimmte Fälle zugeschnitten ist, in denen der zur See Stärkere aus besonders günstiger geographischer Lage heraus eine derartige effektive Blockade gegen den Schwächeren aufrichten kann. Diese Absicht wird immer deutlich, sobald England die Aufrechterhaltung der Blockade im neueren Seekriegsrecht zu begründen versucht. Der Marinemitarbeiter der „Morning Post" *) bespricht im Hinblick auf die kommende Washingtoner Konferenz und in Erwartung amerikanischer Vorschläge über die Freiheit der Meere in einem Aufsatz „Command of the Sea. Our Vital Communications" das britische Interesse an Blockaden. Die Durchführung effektiver Blockaden müsse aufrechterhalten werden, weil der Versuch Neutraler, die Anstrengungen des einen Kriegführenden zunichte zu machen, diese selbst zur Kriegspartei macht, wie es die Geschichte beweise. „Es mag eingewendet werden," so fährt er fort, „daß Neutrale ihren Handel mit allen Kriegführenden überhaupt einstellen könnten. Eine solche Regelung würde nicht mit der menschlichen Natur rechnen und den Handelsinstinkt außer acht lassen. Praktisch kann also nur der Kriegführende eine effektive Blockade aufrichten, die die Seeverbindungen des anderen Kriegführenden mit den Neutralen abschneiden kann." Der Gewährsmann der „Morning Post" übersieht nur, daß die britische Blockade sich nicht auf die Seeverbindungen beschränkt, sondern, den Rechtsschutz der Neutralen und der gegen England kriegführenden Landmächte einreißend, aus dem Blockaderecht den Anspruch zieht, den gesamten Welthandel anzufassen; ohne dies kommt die britische Blockade eben nicht aus. Der Gewährsmann der „Morning Post" gibt hier offen zu: „Die Tatsache, daß der heutige Krieg ein Krieg ganzer Nationen ist, hat die alten Begriffe grundlegend geändert." Hier wird der Völkerkrieg, den das Völkerrecht niemals als berechtigt zugeben kann, einfach als gegeben voraussetzt, anstatt einzugestehen, daß er gerade die Folge des in Blockade wirkenden britischen Seekriegs- und Kriegsbegriffs ist. Die Überordnung des britischen Kriegsinteresses über das Wohl und Wehe der Welt ist und bleibt aber Macht-, nicht Rechtsäußerung. Auch das britische militärische Interesse wird sich im neuen Seekriegsrecht zügeln lassen müssen. Der ganze neutrale Handel zu den Kriegführenden wird nicht aufzuhören brauchen, er wird es nicht einmal dürfen. Wenn nur der Handel mit wirklichem Kriegsgerät unterbunden wird, würde von Blockaden und Bannwarenerfassung auf See fortan abgesehen werden können, die der Blockierende auf See allein doch nicht garantieren kann. Eine konstruktive Rechtsformung kann sich unmöglich allein in den Dienst politischer Bedürfnisse Englands stellen.

Mit der Zerstörung des Grundgedankens der Blockade müssen die Laws auch die übrigen Grundsätze fallen lassen. Fordert die Londoner Erklärung zur Effektivität „eine Streitmacht, welche hinreicht, um den Zugang zur feindlichen Küste in Wirklichkeit zu verhindern", so wird jetzt definiert: „Eine Blockade auf jedweder Entfernung vom Blockadegebiet,

*) Nr. 46 695 vom 27. 9. 21.

Digitized by Google

welche hinreicht, nach dem blockierten Gebiet den Zu- oder Abgang (Unterbindung der Ausfuhr!) von Schiffen und Waren, die nach jenen Gebieten bestimmt sind oder aus ihnen kommen, in Wirklichkeit zu verhindern." Das ist die Legitimierung der britischen Bewachungslinien als Blockadestreitkraft zwischen den Shetland-Inseln und Norwegen bei Eintritt in die Feindseligkeiten, gleichzeitig die der Unterbindung jeder feindlichen Ausfuhr. Es ist die Rückkehr zur Papierblockade, die man 1856 verworfen hatte.

Der Grundsatz der „einheitlichen Reise", den das bisherige Blockaderecht logischerweise ausgeschaltet hatte, wird zwar nicht eingegliedert; aber er wird praktisch, wenn das Zugeständnis, daß Schiff und Ware durch die Fahrt nach einem nicht blockierten Hafen keinen Blockadebruch verüben, wieder eingeschränkt wird durch den Zusatz: „sofern ein solcher nicht blockierter Hafen nicht dazu benutzt wird, konsignierte Güter nach einem Blockadehafen zu übermitteln." (Art. 19.) Diese Bestimmung kommt einer völligen Verwischung der Blockadegrenzen gleich und öffnet weiteren Willkürlichkeiten Tür und Tor.

Artikel 22 sieht das Recht der Minenlegung „für Blockadezwecke" und ebenso den Gebrauch von Steinen und nicht explosiven Stoffen nur innerhalb der Hoheitsgewässer des Feindes vor. Auch die bindenden Formen der Blockadeerklärung, die England einmal dem blockierten Deutschland selbst zuzuschieben versuchte, werden gelockert, wenn gefordert wird, „daß das Unterbleiben der Blockadeerklärung an die Lokalbehörden des blockierten Gebiets die Blockade nicht nichtig macht gegenüber Schiffen, die die Tatsache der Blockade kennen." (Art. 11.)

Die Tragweite dieses neuen britischen Blockadebegriffs wird erst völlig durchsichtig, wenn man ihn mit einigen völlig neuen Rechtsbegriffen des Hauptteils der Laws zusammenstellt. In den britischen Kriegsschiffbegriff (Sektion II) wird eingefügt: „Der Gebrauch von U-Booten soll erlaubt sein, vorausgesetzt, daß sie denselben Bestimmungen unterworfen sind, die für Kriegsschiffe bestehen." (Art. 2.) England belegt also den Gebrauch der U-Boote mit einer Hypothek, deren Tragweite ersichtlich wird, wenn man sich der Zeitungsmeldungen über die Konferenz in Washington erinnert, wonach England vergeblich für eine völlige Abschaffung der U-Boote, selbst nur für den Seehandelskrieg, schließlich für ihre materielle Beschränkung in Händen anderer Mächte eingetreten ist. Hierzu sehen die Laws ein abgeschlossenes U-Bootsrecht vor. Zu den verbotenen Mitteln zur Schädigung des Feindes (Sektion III), „wozu die Kriegführenden kein unbeschränktes Recht in der Wahl ihrer Mittel haben" sollen (Art. 14), gehören die barbarischen Methoden (Tötung oder Verwundung des Feindes, der die Waffen niedergelegt hat; kein Pardon geben), Gift und vergiftete Waffen, flüssiges Feuer, brandstiftende und entzündliche Gase in Geschossen unter 400 g Gewicht (Konvention von Petersburg 1868); Geschosse, die sich im menschlichen Körper leicht ausbreiten und platt gedrückt werden, ebenso Kugeln mit einer harten Hülle, die nicht ganz den Kern bedeckt oder mit Einschnitten versehen ist (Dum-Dum-Geschosse). Außerdem soll nun verboten sein:

a) die Versenkung oder Zerstörung eines unbewaffneten feindlichen Handelsschiffes, das weder flieht, noch sich der Anhaltung und Durchsuchung (visit and search) widersetzt;

b) die Versenkung oder Zerstörung eines feindlichen Handelsschiffes ohne „hinreichende Fürsorge" (adequate provision) für die Sicherheit der Besatzung und Fahrgäste. Letztere genau zu bestimmen, sei nicht leicht, sagt eine Fußnote; sie sei eine Tatfrage und erfüllt, wenn Besatzung und Fahrgäste bei

Digitized by Google

ruhigem Wetter in Sicht von Land in ein Schiffsboot gesetzt würden; sie sei nicht erfüllt an Deck oder in der Behausung eines Kreuzers, der innerhalb weniger Stunden mit dem Feind in Berührung kommen kann;

c) die Versenkung oder Zerstörung neutraler Handelsschiffe, auch bei Blockadebruch oder Bannwarenbeförderung, es sei denn, sie leisten Widerstand, wollen der Blockade entrinnen oder sich neutralitätswidrig betätigen (Art. 17). Gründe der militärischen oder maritimen Notwendigkeit, wie die Gefährdung der Sicherheit des eigenen U-Bootes (oder anderer Kriegsschiffe) oder seiner Operation sollen nicht stichhaltig sein. Nach einer Fußnote hätte die Erfahrung dieses und anderer Kriege gezeigt, daß die Zulassung irgendeiner Ausnahme von der Regel zu einer unbegrenzten Ausdehnung der Ausnahme führt. Handelsschiffe sollen auch keine falschen Flaggen führen dürfen. Bewaffnete U-Boote sollen in neutralem Gewässer nicht unter Wasser fahren, sondern nur über Wasser mit klaren Flaggen und Abzeichen, widrigenfalls sie der Internierung verfallen. England beansprucht also das Recht des Durchfahrens neutraler Gewässer, das die Niederlande im Weltkriege für Kriegsschiffe grundsätzlich, andere Staaten den U-Booten verweigerten;

d) die Zerstörung des privaten Eigentums des Feindes außer in Fällen, wo solche Vernichtung durch die Notwendigkeit des Krieges unabweisbar gefordert wird (imperatively required).

e) Unter Beachtung der Bestimmungen des Blockaderechts und der vorstehenden U-Bootsbeschränkungen soll jedoch eine effektive Blockade durch U-Boote rechtmäßig errichtet werden können (Art. 17e);

f) U-Boote sollen wie Kreuzer außerhalb neutraler Gewässer das Recht der Anhaltung und Durchsuchung haben;

g) Verstöße durch Zerstörung des feindlichen oder neutralen Schiffes über den Rahmen dieser Bestimmungen hinaus sollen den verantwortlichen Offizier als Kriegsverbrecher verantwortlich machen und ihn der Strafe aussetzen, sobald er gefangen wird (Art. 17b).

Man sieht, wie England seine Kriegserfahrungen zu verwerten und mit einem fast ausnahmslosen Verbot der Versenkung oder Zerstörung von Handelsschiffen der Wirkung des Unterseehandelskrieges gegen sich selbst vorzubauen weiß. Das an Stützpunkten*) reiche England kann im eigenen U-Bootskriege hierauf getrost verzichten. Die Einreihung der U-Bootsblockade macht den Begriff ihrer Effektivität, die nicht nachzuweisen sein wird, vollends hinfällig. Dem schwächeren Gegner, der womöglich ohne hinlängliche Seeherrschaft und aus geographisch ungünstiger Lage heraus um der Selbsterhaltung willen gezwungen ist, vom U-Boot Gebrauch zu machen, soll aber mit dem bewaffneten Handelsschiff, das, wie wir sehen werden, erhalten bleiben soll und die Regel bilden wird, die Fähigkeit entwunden werden, es im Seehandelskriege zu verwenden. Das ist der unaufrichtige Sinn des Rechtsausgleichs dieser Seekriegsordnung.

Doch damit nicht genug. Mit Artikel 18a lebt das britische Kriegsgebiet der Nordsee als „verriegelte Zone" (barred Zone) wieder auf. „Ein Kriegführender darf einen Teil der offenen See durch Bekanntmachung an neutrale Staaten, wie sie bei Blockaden vorgesehen ist, als verriegelte Zone erklären; er darf die neutrale Schiffahrt innerhalb solchen Gebiets überwachen, vorausgesetzt, daß er einen Weg oder Wege für den seegehenden Handel durch ein solches Gebiet angibt und die Verantwortung für die Sicherheit der Seefahrt übernimmt." In ihm sollen nach

*) Vgl. Dr. Hermann Willms, Die seekriegsrechtliche Bedeutung von Flottenstützpunkten, a. a. O.

Digitized by Google

Maßgabe bestimmter Regeln über den Gebrauch selbsttätiger Minen diese unbegrenzt gelegt werden dürfen.

England erweitert also das anders unbrauchbare Blockaderecht der neuartigen Verhältnisse wegen durch die Ersatzmittel seiner Seekriegspraxis im Weltkriege. Sollte es nicht weit zweckmäßiger sein, mit diesen neuen Rechtsnormen das Blockaderecht einfach zu ersetzen, dieses selbst als praktisch undurchführbar und veraltet zu beseitigen? Im Kriegsgebiet, in dem sich die erlaubten neuen Seekriegswaffen voll auswirken könnten und in dem kein Raum bleibt für den friedlichen Handel, würden sich die militärischen Interessen der Kriegführenden voll und ganz befriedigen lassen. Hier entsteht die Möglichkeit einer räumlichen und sachlichen Trennung der militärischen Kriegshandlung vom friedlichen Handel, der für das Leben der Völker erhalten bleiben muß.

Die Bannware.

Dasselbe gilt gegenüber dem Kriegsbannwarenrecht (Anhang II) mit den in Praxis und Theorie nicht mehr zu übersehenden prisenrechtlichen Unterscheidungen zwischen Festhalten (arrest), Anhalten (visit und interception), Durchsuchung (search), Aufbringung (seizure), Wegnahme (capture), Requisition, Vorkaufsrecht (preemption), Einziehung (condemnation). Wann hätte die an sich klare Begriffsabgrenzung der Londoner Erklärung vor britischen Prisengerichten bestanden, die mit ihrem überspannten Begriff „vom Feinde" und „vom Handel mit dem Feinde" arbeiteten und mit ihnen britisches Interesse sättigten? Alle diese Begriffe füllen wieder die neue britische Seekriegsordnung. In der ausführlich gehaltenen Sektion IV über die „Rechte und Pflichten der Kriegführenden mit Bezug auf das feindliche Eigentum (Art. 31—54)" sowohl, wie in den Bestimmungen über Kriegsbannware werden sie eingehend behandelt und häufig gebraucht. Platzmangel verbietet es, hier auf Einzelheiten einzugehen. Wichtig ist, daß die Kirkwall-Praxis des Weltkrieges als Institut der Einbringung verewigt werden soll, das im Weltkriege zur Gestellungspflicht und zu Pflichtfahrten der Neutralen im einseitigen alliierten Interesse hinüberführte. Es wird auf die kurze Formel gebracht: „Wenn eine Durchsuchung (in See) für unzweckmäßig oder unmöglich gehalten wird, oder wenn eine „vorläufige Durchsuchung" (Anm.: abermals ein neuer Begriff!) die bestehenden Verdachtsgründe nicht zu beseitigen vermag oder neue Gründe erzeugt, soll der Aufbringende (captor) berechtigt sein, das Schiff nach einem Hafen zwecks „weiterer Durchsuchung zu leiten" (Art. 32a). Diese soll einschließlich der Durchsuchung der Paketpost möglichst beeilt werden. Das Schiff soll von ihr verschont bleiben, „wenn die Schiffspapiere eine Bescheinigung einer staatlichen Behörde, die im Ladehafen für diesen Zweck besonders eingesetzt ist, zusammen mit einer Bescheinigung des Konsuls oder Agenten des Kriegführenden oder seines Bundesgenossen und eine beeidigte Erklärung des Reeders enthalten" (Art. 32c). Damit tauchen die praktischen Übungen des Weltkrieges mit Geleitscheinen und Freibriefen wieder auf. Das Völkerrecht sollte diese Erfahrungen ausnutzen, um an ihnen zu zeigen, daß die Bannwarenerfassung und die Ausübung des Prisenrechts bei den neuzeitigen Verhältnissen auf See überhaupt nicht mehr durchführbar sind. Es sollte bei der konstruktiven Lösung des neuen Seekriegsrechts den praktischen britischen Bahnen folgen und festsetzen, daß das militärische Bedürfnis der Kriegführenden weit besser von vornherein in einer Erfassung der wirklichen Kriegsbannware an Land befriedigt werden kann. England hat es ja im Seekriege mit Einbringung, Geleitscheinen, neutraler Überwachung an Land gezeigt, daß es durchaus möglich ist, ein lückenloses Netz über den Handel zu legen. Man

Digitized by Google

habe doch den Mut, zuzugeben, daß der Seehandelskrieg, wie ihn das Völkerrecht will, verfagt hat und daß die kriegführenden Seestreitkräfte auf See praktisch nur noch zwischen den Begriffen „kriegführend" und „friedlich" unterscheiden können, um alle weiteren Überlegungen den Behörden an Land zu überlassen. Da erscheint es doch weit aussichtsreicher, diese Unterscheidungen und Überlegungen von vornherein vor der Reise des friedlichen Handelsschiffes zu treffen und ihre Überwachung den Neutralen als Pflicht zur Erfassung und Verhinderung des Bannwarentransportes aufzuerlegen. Die neutrale Überwachung könnte leicht durch zufriedenstellende Beteiligung der Kriegführenden ergänzt werden. Die Neutralen entgehen im britischen Seekriege solchen Aufsichtspflichten doch nicht. Als Neutralitätspflicht werden ihre Wohltaten aber beiden kriegführenden Parteien dienlich. Damit entschwindet für die Neutralen die Gefahr einer unneutralen Haltung und die entwürdigende Herabsetzung neutraler Hoheit, die in der einseitigen britischen Praxis begründet ist; zugleich würde es möglich sein, den wirklich friedlichen Handel von der Seekriegführung völlig zu trennen, ihn aus „Kriegsgebieten", dem zeitgemäßen Blockadeersatz, in denen allein das Recht der Waffen besteht, fernzuhalten. Es wurde bereits gezeigt, daß eine örtliche und sachliche Trennung des friedlichen Handels von den militärischen Auswirkungen des Seekrieges das Meer für den Leben und Arbeit der Völker erhaltenden Welthandel und die Weltwirtschaft, der jener dient, freihalten könnte, ohne daß die gewichtigen und wirklich militärischen Interessen der Kriegführenden Schaden zu leiden hätten. Der lückenlos überwachte friedliche Handel braucht dann nicht mehr Objekt der Kriegführenden und ihrer nationalen Prisengerichtsbarkeit zu werden. Bis zu einer gerechten Schlichtung von Streitfällen, etwa durch das Internationale Schiedsgericht, ließen sich Schiffe und Waren in Fällen des Verdachts unter dem Sequester der Völkerrechtsgemeinschaft halten, der Kriegführende und Neutrale mit gleichen Pflichten verantwortlich würden. Im Rahmen eines solchen wirklich ausgleichenden Rechtes würde sich der Vorschlag des holländischen Delegierten in Portsmouth, K. Jansma, „Zerstörung neutraler Prisen durch eine garantierte und allgemein anerkannte Sequestration in einem neutralen Hafen bis Kriegsende"*), unschwer ausbauen lassen. Herr Jansma hat seinen Vorschlag in Portsmouth sehr beredt vertreten und dabei auf die ablehnende Antwort des deutschen Admiralstabes auf seinen gleichlautenden Vorschlag während des Krieges hingewiesen. In einem Zustande des völligen Zusammenbruches des ausgleichenden Seekriegsrechts war es ein starkes Verlangen, von Deutschland im Kriege Verzichte zu fordern, deren Anerkennung und Garantie auf gegnerischer Seite nicht zu erkennen war. England hätte diese Forderung ebenso abgelehnt wie den deutschen Vorschlag, den Unterseehandelskrieg einzustellen, wenn die Verbandsmächte an die gewollten Rechtsschranken des Völkerrechts zurückkehrten. Der niederländische Vorschlag gewinnt aber ernsteste Beachtung, sobald der Rechtsausgleich in einem völlig neuen Seekriegsrecht gefunden ist. Auch das internationale Schiedsgericht könnte mit der Befugnis versehen werden, dem tatsächlich geschädigten Kriegführenden das rechtsverletzende Schiff und seine Ladung zuzusprechen. Eine solche Strafe könnte sogar vorgesehen werden, wenn die zwingenden Weisungen des Kriegführenden, sich unter Sequester zu begeben, umgangen oder verletzt würden. Das Recht der Feststellung des Tatbestandes auf See könnte der kriegführenden Seemacht verbleiben. Nur der hier angedeutete Weg erscheint zu einer wirklich praktischen, alle Teile befriedigenden Interessenabwägung zu führen. Auf

*) International Law Association, Report of the 29. Conference „Sequestration of Neutral Merchantmen. S. 236 u. f., a. a. O.

Digitized by Google

diese allein kommt es an. Die dann entstehende Seekriegsordnung wird dann allerdings im Gegensatz zu der uns vorliegenden britischen eine klare Antwort geben müssen, auf die Frage: Was ist wirkliche Kriegsbannware? Die einfache Ausdehnung dieses Begriffs auf fast alle Waren der heutigen Weltwirtschaft ist eben der gefährliche und zu verwerfende Übergang zum alles erfassenden Wirtschaftskrieg. Der britische Entwurf sieht eine Freiliste überhaupt nicht mehr vor und übernimmt die Listen der absoluten und relativen Bannware der Londoner Erklärung mit der ganzen Haltlosigkeit ihrer praktisch willkürlichen Abgrenzung. Ihre Erweiterung wird weiter in das Belieben der Kriegführenden gestellt. Eine Bannwarenliste wird gewiß anders aussehen müssen, wenn Seehandelskrieg gleichbedeutend mit Wirtschaftskrieg wird, oder wenn auch im Seekriege nur durch Achtung alles dessen, was wirklich der Kriegführung dient, das wirklich militärische Interesse der Kriegführenden praktisch befriedigt werden soll. Die Möglichkeit, eine verbindliche Bannwarenliste aufzustellen und sie in regelmäßigen Zeiträumen erneuter internationaler Prüfung zu unterwerfen, scheiterte bisher nur an der unausgesprochenen Absicht, mit ihr mehr zu befriedigen als militärisches Interesse allein. Englands Bannwarenlisten waren schließlich die Warenlisten des Welthandels, bei denen die Unterscheidung „absolut" und „relativ" verschwand.

Gegenüber den unabweislichen Forderungen der Humanität, die hungerwürgende und völkerverelende Blockadewirkungen ausschließen müssen, wird Art. 33 des Anhangs II unhaltbar, der den Verfall relativer Bannware nicht nur bei Konsignierung an die Streitmacht oder Verwaltungsstelle des feindlichen Staates vorsieht, „sondern auch wenn der Gebrauch für das feindliche Land oder seine Bevölkerung erwiesen ist". Das ist die Ablehnung des Grundsatzes der „einheitlichen Reise" auch gegenüber relativer Bannware, die Blockadewirkung durch Bannwarenrecht allein, wenn Blockaden nicht durchführbar oder unpraktisch sein sollten.

Das gesamte Neutralitätsrecht wird ebenfalls ein ganz anderes Aussehen erhalten müssen. Es wird gerade nach den Erfahrungen des Weltkrieges hohe Zeit, es ehrlich und vollwertig neben das Seekriegsrecht zu stellen und mit starken Stützen zu versehen und die Hoheit neutraler Staaten in ihm besser zu achten als bisher. Das bisher unbestrittene Recht der neutralen Privaten, an die Kriegführenden Waffen zu liefern, wird zu einem einseitigen Recht, also zum Unrecht der Neutralitätswidrigkeit, sobald ein Kriegführender allein die See beherrscht und der andere aus jener Freiheit keinen Nutzen ziehen kann. Hier hat das Völkerrecht reichlich Grund, „die politischen Beziehungen der Kriegführenden zu den neutralen Regierungen" gerecht zu lösen, womit die „Preambel" der Londoner Erklärung den notwendigen Interessenausgleich andeutet.

Die Interessen der Neutralen sind in vielen Punkten und Neuerungen im Anhang III der Laws berührt, der von den Rechten und Pflichten der Neutralen im Falle eines Seekrieges handelt. Das Recht des Aufenthaltes kriegführender Kriegsschiffe in neutralen Häfen soll nicht mehr von der Gesetzgebung des betreffenden Staates abhängig gemacht werden; das stützpunktreiche England will es grundsätzlich über 24 Stunden hinaus verbieten, desgleichen die Anzahl solcher Schiffe auf drei beschränken.

Ein neutrales Schiff soll sich bereits der neutralitätswidrigen Unterstützung strafbar machen, wenn es Fahrgäste befördert, „die verpflichtet sind, in der bewaffneten Streitmacht des Feindes gemäß Gesetz ihres Staates (Municipal Government) zu dienen". Damit soll die Verfolgung der ihrem bedrängten Vaterlande auf neutralen Handelsschiffen zu Hilfe eilenden

Digitized by Google

Auslandsdeutschen zur Rechtsnorm erhoben und der Neutrale als mitschuldig bestraft werden. Das erscheint unannehmbar. Anderseits soll ein neutrales Schiff noch nicht verfallen, „falls es von der feindlichen Regierung gechartert ist," wie bisher, sondern nur, „falls es in ausschließlicher Verwendung der feindlichen Regierung steht". Man erkennt hieran die weitgehenden Bedürfnisse des britischen Seetransportwesens im Kriege wieder.

Die Rechte der Neutralen werden geradezu vergewaltigt durch das oben erwähnte „Angarienrecht", das zu einer Requisition neutraler Schiffe und ihrer Ladungen berechtigen soll, die sich im „Jurisdiktionsbereich" des Kriegführenden befinden und für „nationale Zwecke" gegen Entgelt angefordert werden dürfen (Art. 27a). Es soll allerdings versagen gegenüber neutralen Schiffen, die in den Jurisdiktionsbereich durch Handlungen auf Grund des Seekriegsrechts gelangt sind. Ohne diese Klausel käme das Angarienrecht auf einen Anspruch auf die gesamten neutralen Handelsflotten heraus, der in praxi auch ohne die Klausel erreicht werden würde. Die Erfahrungen der Neutralen im Weltkriege werden gegen diese Überspannung eines veralteten Rechtsgedankens einzutreten wissen, den England vor dem Weltkriege als berechtigt abgelehnt hat. Es machte damals seinen Seestreitkräften zur Pflicht, gegen die Ausübung des Angarienrechts einzuschreiten, wenn es gegenüber britischen Handelsschiffen angewendet werden sollte. So sind die Auffassungen Englands wandelbar.

Gegenüber der ungeheuren Fülle des Neuen in dieser Seekriegsordnung britischer Prägung beschränken wir uns auf eine Kennzeichnung des britischen Kriegsschiffsbegriffs, auf die Fragen des Kabelkrieges, die Rechte in den besetzten Gebieten und den Waffenstillstand. Diese Fragen gelten teilweise sowohl dem militärischen Seekrieg als auch dem Seehandelskrieg oder gehören nur einem dieser Gebiete an. (Schluß folgt.)

Österreich-Ungarn als Seemacht.

Von Linienschiffsleutnant Frhr. Handel Mazzetti und Fregattenleutnant Igálffy von Igály.

III.

Die österreichisch-ungarische Marine im Weltkrieg.

Erzherzog Franz Ferdinand, der als Thronfolger des schon alternden Kaiser Franz Joseph sich insbesondere in militärischen Fragen in der Monarchie einen bedeutenden Einfluß gesichert hatte, war vor allem ein starker Gönner und reger Förderer der Kriegsmarine. Gerade in jener Zeit, in welcher die Bestrebungen der Nationen immer deutlicher hervortraten, die Balkankriege und die albanischen Wirren die südslawische Frage überschnell aufzurollen drohten, das ganze slawische Problem einer Lösung im Sinne Rußlands zuführend, was den Zusammenbruch der alten Verfassung bedeutet hätte, war das Aufblühen der Handelsmarine und mit ihr die Vergrößerung der Kriegsmarine ein Moment von höchster Tragweite. Der in den österreichisch-ungarischen Völkern fast nicht vorhanden gewesene Sinn dafür, daß es auch jenseits der engen Grenzen noch weite Gebiete gebe, welche durch die Verbindung mit ihnen Millionen von Menschen neue und gutbezahlte Arbeit sichern, daß nur jener Staat ein „kranker Mann" ist, der wirtschaftlich zugrunde geht, begann nun zu wachsen. Daß diese neue Richtungnahme zur Wieder-

Digitized by Google

konsolidierung der Donaumonarchie geführt hätte, ist wohl als sicher anzunehmen. Und deshalb wohl war der Thronfolger, trotz seiner in vielen Beziehungen liberalen Ansichten, für die österreichfeindlichen Elemente ein Stein des Anstoßes.

Das Attentat von Sarajewo kam daher als niedrige Bluttat unerwartet, war jedoch mit Überlegung geführt und als solches fast verständlich. Für die Kriegsmarine insbesondere war das Dahinscheiden des Erzherzog-Admirals ein niederschmetternder Schlag; dieser besonderen Trauer wurde insoweit Rechnung getragen, als fast die gesamte Flotte dazu ausersehen war, die Leiche ihres Gönners im feierlichen Kondukt nach Triest zu führen. Das Großkampfschiff „Viribus unitis" hatte die beiden Leichen an Bord, und fünf Admirale mit ihren Verbänden begleiteten den Trauerzug.

Die einleitenden Operationen.

Vier Wochen darauf ließ Österreich-Ungarn durch seine Gesandtschaft in Belgrad der serbischen Regierung sein Ultimatum übergeben, und die beiden folgenden Wochen voll ungeheuerer Spannung brachten dann die Kriegserklärungen. Schon Ende Juni war eine Konzentration der Seestreitkräfte in den einzelnen Stützpunkten erfolgt, besonders der Golf von Cattaro wurde durch Entsendung starker Verbände gesichert. Die Zweite Schlachtschiffdivision mit je einem Flugzeug an Bord sowie ein Flottillenverband wurden dorthin entsendet, am 26. Juli wurde der Alarmzustand mit verschärftem Posten- und Rundendienst aufgenommen, der Landgang eingeschränkt. „Goeben" und „Breslau" hatten bereits vorher österreichische Häfen angelaufen und waren einer eingehenden Instandsetzung unterzogen worden, worauf sie wieder ins Mittelmeer auslliefen. Als nach erfolgter Kriegserklärung Deutschlands an Frankreich „Goeben" und „Breslau" nach der Beschießung algerischer Häfen in Messina einliefen, um dort ihre Kohlenvorräte zu ergänzen, waren inzwischen die k. u. k. Seestreitkräfte in Pola zusammengezogen. Die Kriegserklärung England—Deutschland, das Auslaufen des deutschen Mittelmeergeschwaders aus Messina sowie die Aufforderung des deutschen Admiralstabes, zur Unterstützung der beiden Kreuzer gegen Süden vorzustoßen, hatte den Entschluß des Flottenkommandos zur Folge, mit den gesamten ihm zur Verfügung stehenden Verbänden um 8 Uhr vorm. des 7. August aus Pola auszulaufen. Obwohl Österreich sich mit keiner der Mittelmeermächte im Kriegszustand befand, waren sämtliche Schiffe in vollster Gefechtsbereitschaft und wurde mit einem kriegerischen Zusammentreffen südlich Lissa gerechnet. Die um 2 Uhr nachm. eintreffende Depesche, daß die deutschen Kreuzer Kap Matapan passiert hatten und nach Konstantinopel gingen, veranlaßte die Rückkehr der Flotte nach Pola.

Es darf wohl nicht unerwähnt gelassen werden, und es ist dies auch von englischer Seite betont worden, daß die strategische Lage im Mittelmeer in den ersten Kriegstagen unbedingt günstig für die Mittelmächte war. Frankreichs Seestreitkräfte waren durch seine regen Truppentransporte aus Nordafrika vollkommen gebunden. Das englische Mittelmeergeschwader jedoch war der vereinigten k. u. k. und deutschen Flotte unterlegen. Eine Vereinigung dieser Verbände mit raschen taktischen Schlägen, ähnlich denen zu Lande an der Westfront, wäre wohl von ausschlaggebender Bedeutung für das Gleichgewicht im Mittelmeer gewesen. Die Folgerung, daß die wohl wahrscheinliche Niederkämpfung des englischen Mittelmeergeschwaders eine Stellungnahme der italienischen Politik für den Dreibund zur Folge gehabt hätte, dürfte wohl nicht zu weit gehen. Ob die Nichtausnutzung dieses großen strategischen Vorteils dadurch hervorgerufen wurde, daß die orientpolitischen Maßnahmen Deutschlands alle anderen Er-

Digitized by Google

wägungen zurückstellten, oder aber nicht genügende Informationen die österreichische und deutsche Flottenleitung hemmten, wird sich vollkommen vielleicht nie feststellen lassen. Was die österreichische Flotte anbelangt, so muß betont werden, daß sie nur für den Krieg in der Adria technisch, taktisch und strategisch vorbereitet war und ihr die Grundlage für ein weites Ausholen ins Mittelmeer teilweise fehlte. Besonders schmerzlich wurde empfunden, daß gerade die für rasche und weite Aufklärung verwendbaren Schiffe, die Aufklärungskreuzer und großen Zerstörer, teils in Reparatur, teils noch nicht in Dienst gestellt waren.

Obwohl die französische und die englische Kriegserklärung an Österreich erst am 10. bzw. 12. August erfolgte, war sie doch schon seit jener an Deutschland von Stunde zu Stunde zu erwarten. Es ist wohl auf ein übertriebenes Rechtsgefühl zurückzuführen, daß der Marinestationskommandant von Fiume die nachmals feindlichen Handelsschiffe bedingungslos auslaufen ließ. Von besonderem Nachteil war dies, weil sich unter ihnen auch ein großer Dampfer der Cunard-Linie befand, welcher die Hilfsmaschinen für die in Fiume im Bau befindlichen Torpedoboote an Bord hatte, so daß ihre Fertigstellung wesentlich verzögert wurde.

Die Franzosen in der Adria.

Wenn auch für die österreichische Flotte die seestrategischen Grundlagen für die Durchführung einer Blockade in der südlichen Adria nicht vorhanden waren, so wurde diese dennoch am 10. August 1914 gegen Montenegro erklärt und Antivari von der V. Division beschossen. Die große Entfernung feindlicher Stützpunkte schien dieses Vorgehen zu rechtfertigen. Schon war beinahe eine Woche ohne Störung durch den Feind verstrichen, als am Morgen des 16. August — „Zenta" und „Ulan" befanden sich gerade in Blockadestellung — die gesamte französische Flotte, verstärkt durch englische Verbände, im Westen und Nordwesten auftauchte. Auch das alte Linienschiff „Monarch", welches gegen Süden aufklärte, sichtete den Feind, lief jedoch wegen der Aussichtslosigkeit eines Kampfes wieder in die Bocche di Cattaro ein. „Zenta" und „Ulan" nahmen ebenfalls Kurs gegen Nord. Die geringe Geschwindigkeit des Kreuzers verhinderte jedoch sein Entkommen, und so wurde er gezwungen, den aussichtslosen Kampf gegen die feindliche Übermacht aufzunehmen. Nach schwerem, äußerst erbittertem Artilleriekampf auf große Entfernung, nach schwersten Verlusten und vollkommener Wrackschießung wurde das Schiff von der Bemannung verlassen und ging mit wehender Flagge unter. Die französische Flotte verließ den Kampfplatz, ohne den Versuch einer Rettung zu unternehmen. Dem Zerstörer „Ulan" war es trotz der deckenden Lagen des feindlichen Artilleriefeuers aus Entfernungen bis zu 3000 m dank seiner größeren Geschwindigkeit gelungen, hart unter der Küste dem Feinde zu entkommen. War auch der moralische Erfolg erhebend, so muß doch zugegeben werden, daß die französische Flotte ihren Zweck, die Aufhebung der Blockade Montenegros, erreicht hatte. Der Vergleich mit dem Kreuzergefecht bei Helgoland am 28. August 1914 ist naheliegend.

Der Tripkovichdampfer „Dardano" hatte in der Zeit vom 17. auf den 18. August die Jonischen Inseln passiert und bei den Inseln Zante und Korfu zahlreiche französische Kriegsschiffe gesichtet, die von vier Transportdampfern Naphtha und Kohlen ergänzten. Eine Konsulatsmeldung aus Korfu besagte, daß die Bucht Sankt Georg von der französischen Flotte als Stützpunkt benutzt werde. Laut Konfidentennachrichten sowie Veröffentlichungen der italienischen Presse beabsichtigte die französische Flotte, dalmatinische Inseln, besonders Lissa, zu besetzen und zu Stützpunkten auszurüsten. Es wurde daher für die nächste Zeit ein

Digitized by Google

energisches Vorgehen der Franzosen erwartet, und die Meldungen von gesichteten feindlichen U-Booten in den süddalmatinischen Gewässern schienen diese Annahme zu bestätigen. Die Annahme, daß Frankreich sich Lissa oder eine andere dalmatinische Insel als Adriastützpunkt erkämpfen wolle, war nicht unwahrscheinlich, da Montenegro, abgeschnitten von seinen Bundesgenossen, Zuschübe von Material nur auf dem Seewege erhalten konnte. Zu ihrer Sicherung war das Vorschieben einer Flottengruppe unbedingt notwendig, da letztere von Lissa aus im Zusammenarbeiten mit der Flottengruppe von Korfu Operationen der österreichischen Flotte von Cattaro aus unmöglich gemacht hätte.

Am 1. September 1914 setzte Frankreich zu seinem zweiten Vorstoße an, und während die Flotte Punta d'Ostro beschoß und dann gegen Norden weitersteuerte, lief der Transport in Antivari ein. Das französische Gros passierte um 11 Uhr vorm. Ragusa und wurde um 4 Uhr nachm. auf der Höhe von Meleda mit Kurs auf Lagosta gemeldet. Gleichzeitig erschienen feindliche U-Boote im Bereiche von Sebenico. Bald darauf wendeten die feindlichen Verbände gegen Süden und kamen dann in der Abenddämmerung mit Südkurs außer Sicht. Die österreichischen Bocche-Streitkräfte unternahmen infolge ihrer zu geringen Gefechtsstärke keine Gegenaktion. Flottillenangriffe konnten anderseits deshalb nicht durchgeführt werden, weil die wenigen neueren Torpedoboote dem Gros der Flotte in Pola zugeteilt waren und wegen der zu großen Entfernung nicht angesetzt werden konnten.

Die nächsten vier Vorstöße der französischen Flotte waren hauptsächlich gegen die Bocche di Cattaro gerichtet; meist wurde ein ziemlich wirkungsloses Feuer gegen Punta d'Ostro sowie auf süddalmatinische Semaphorstationen und Leuchtfeuer abgegeben. Leichte Verbände von ihnen liefen gleichzeitig unbefestigte Küstenorte an, zerstörten Kabelverbindungen, belästigten die Inselbewohner, nahmen auch Zivilbevölkerung gefangen, zogen sich jedoch immer vor einsetzender Abenddämmerung gegen Süden zurück. Ihr manchmal bis zum kindischen, echt romanischen Vandalismus ausartendes Vorgehen verschaffte ihnen auch unter der anfangs teilweise franzosenfreundlich gesinnten Bevölkerung viele Feinde. Die bemerkenswerteste Aktion der französischen Flotte war wohl die vom 31. Oktober bis zum 2. November 1914, deren Phasen im folgenden kurz skizziert seien. Am Nachmittag des 31. Oktober wurden südlich Punta d'Ostro mehrere Panzerkreuzer vom Typ „Victor Hugo" gesichtet, welche jedoch, wie gewöhnlich, abends außer Sicht kamen. Am Morgen des 1. November wurde von der Signalstation d'Ostro 40 sm Ost-Süd-Ost ein Transport gemeldet, welcher, von 7 Zerstörern geleitet, nach Antivari einlief. Gleichzeitig manövrierten im Seeraum südlich der Bocche 3 Typ „Jean Bart", 4 Typ „Danton", 3 Typ „Vérité" und 5 Panzerkreuzer. Die in Sebenico stationierte Torpedoflottille war zwar zum Auslaufen bereit, wurde jedoch wegen klarer Vollmondnacht nicht zum Angriff angesetzt. Am 2. November morgens wurde von der Signalstation Hum auf Lissa die französische Flotte gesichtet, welche sich fast rings um die Insel verteilt hatte. Drei Zerstörer buchteten mit langsamer Fahrt Comisa aus, vereinigten sich sodann mit den vor Lissa liegenden 3 Panzerkreuzern Typ „Waldeck Rousseau" und manövrierten zwischen Lissa und Solta. Das feindliche Gros, bestehend aus 3 „Jean Bart", 6 „Danton" und 3 „Victor Hugo", steuerte, von Cazza kommend, gegen Norden. Gegen 7 Uhr vorm. liefen 4 Zerstörer in den Hafen San Giorgio di Lissa ein, während 4 weitere in der Einfahrt des Hafens beim Eiland Hoste stoppten. „Lansquenet" ging an die Boje, die drei anderen ankerten im Innenhafen. Der Führer der Zerstörergruppe setzte ein Boot aus, nahm Geiseln gefangen, legte der Stadt eine Geldkontribution auf und drohte mit Beschießung, falls sich die Bemannung der Signal-

Digitized by Google

station nicht ergeben sollte. Diese verblieb jedoch auf ihrem Posten, ihre Beobachtungen fortlaufend nach Sebenico meldend. Mittlerweile feuerte einer der Zerstörer einige Schüsse auf das ehemalige Kohlenmagazin und das Wächterhaus im Porto Ingleſe, schiffte einige Matrosen aus, die dieses Gebäude mit Benzin begossen und in Brand setzten. Im weiteren Verlaufe wurden Privathäuser erbrochen und bestohlen, des Leuchtturmwächters nautische Instrumente „requiriert". Nach durchgeführten Heldentaten gingen die Zerstörer mit den Geiseln an Bord wieder in See. Die ganze französische Flotte steuerte nun im Kurs Nord bzw. Nordwest der von Sebenico kommenden „Helgoland" und I. Torpedobootsdivision entgegen. Nach Sichten des Feindes mußte die österreichische Flottille der starken feindlichen Übermacht ausweichen und kehrte nach längerem Fühlunghalten um 2 Uhr nachm. nach Sebenico zurück.

Während sich diese Ereignisse bei Lissa abspielten, unternahmen 2 französische Zerstörer eine Exkursion in die Bucht Smokvizza Piccola und beschossen Stoncica. Eine dritte Gruppe ging im Morgengrauen gegen Lagosta vor und entsandte ein Landungsdetachement auf die Insel. Dieses bemächtigte sich der Habe der vor der Übermacht zurückweichenden Bemannung der Signalstation und wüstete etwa vier Stunden lang in den Vorräten. Auch diese Gruppe vereinigte sich nachmittags wieder mit dem Gros der französischen Flotte. Dieses wendete gegen 6 Uhr nachm. seewärts und steuerte mit Südost-Kurs gegen Korfu. Die von Sebenico und vom Golf von Cattaro aus angesetzten U-Boote störten die feindliche Entwicklung, jedoch gelang es ihnen nicht, Treffer zu erzielen. Flugzeuge der Station Sebenico griffen, ebenfalls erfolglos, in die Kampfhandlungen ein. Da der Feind abends die Küstengewässer verließ, konnten die Flottillen nicht mehr zum Nachtangriff angesetzt werden. Die ständige Stationierung der I. Torpedobootsflottille in der Bocche di Cattaro hätte wohl günstigere Angriffsbedingungen geschaffen. Da jedoch eine Forcierung der Bocche als leicht durchführbar befürchtet wurde, wollte man diese kostbaren, für die österreichische Flotte unersetzbaren Fahrzeuge nicht der sicheren Vernichtung aussetzen. Die ständige Überwachung durch die französische Signalstation am Lovcen machte auch ein unbemerktes Auslaufen aus der Bocche unmöglich.

Da bei einem der letzten Transporte schwere französische Artillerie nach Antivari gebracht wurde, welche vom Lovcen aus den Bocchebefestigungen hart zusetzte und ein Halten derselben bei einem etwaigen Landangriff unmöglich machte, so wurde S. M. S. „Radetzky" nach dem Golf von Cattaro entsendet. Die veraltete Artillerie der „Monarch"-Klasse reichte für den Fernkampf nicht mehr aus. Die Beschießung der Lovcen-Befestigungen war von durchgreifendem Erfolg, und ein italienischer Bericht sagte darüber wörtlich:

„Radetzky" ging in Stellung auf eine Schußweite 10 sm vom Lovcen. Das Schiff unterhielt kein stetiges Feuer. Zwei oder drei Tage hindurch gab es ungefähr 15 Schuß in der Frühe, etwa 10 gegen Abend und einige in der Nacht ab. Und doch, wie wirksam waren diese Schüsse! Es waren Granaten, die fast nie vergebens explodierten. Schon am ersten Tage zerstörte das Schlachtschiff einen Schießstand vollständig, dessen Herstellung viele Wochen erfordert hatte, spaltete mit zwei Schüssen eine französische Kanone größten Kalibers und zertrümmerte ein kleineres Geschütz. Am Abend und in der Nacht brachte es den Lovcen-Befestigungen weitere bedeutende Beschädigungen bei und setzte am darauffolgenden Morgen das Feuer mit Erfolg fort. Es zerstörte wieder zwei Geschütze. Das Schiff beherrschte mit einem Schlage die Lage; es beherrschte den Lovcen bedingungslos. Die Lage war kritisch und sehr klar. Die Überlegenheit der Schiffsartillerie über die französische war entscheidend und unbestreitbar. Die mühevoll vollbrachten Arbeiten, die unter Aufgebot aller Kräfte hinaufgeschafften und auf den Felsen aufgestellten Kanonen, die Pläne und Hoffnungen, die lange Zeit hindurch gehegt wurden, sind alle zerstört. Der Lovcen wurde von der Bocche di Cattaro aus zerstört."

Digitized by Google

Während der gesamten französischen Flotte nach dreimaliger Beschießung der Außenwerke infolge ihrer Systemlosigkeit kein großer Erfolg beschieden war, konnte es der „Radetzky" allein gelingen, die um so viel günstiger gelegenen französisch-montenegrinischen Stellungen niederzukämpfen.

Noch drei weitere Vorstöße der französischen Flotte wurden in der Folgezeit durchgeführt, begleitet von reger U-Bootstätigkeit vor Sebenico und dem Golf von Cattaro. Am 29. November gelang es dem U-Boot „Bernoulli", die Einfahrt zu forcieren und in die Bocche einzudringen. Aber sofort bemerkt, wurde es von sämtlichen fahrbereiten Schiffen gejagt, und nur mit knapper Not gelang es dem U-Boot, ohne zu einem Torpedoschuß gekommen zu sein, die offene See wieder zu erreichen. Dieses äußerst schneidige und im Grunde genommen doch erfolglose Vorgehen des U-Bootes dürfte beim französischen Flottenkommando den Entschluß zur Folge gehabt haben, eine ähnliche Unternehmung gegen den Hauptkriegshafen Pola durchzuführen. Da aber der Fahrbereich der französischen U-Boote zu gering war, um die ganze Strecke mit eigener Maschinenkraft durchlaufen zu können, wurden Panzerkreuzer zum Schleppen der U-Boote beordert. Am 19. Dezember 1914 erschien das U-Boot „Curie", nachdem es von „Jules Michelet" bis auf die Höhe von Pelagosa geschleppt worden war, vor Pola. Es gelang ihm, bis an die Hafeneinfahrt vorzudringen, doch kam es zu einem Angriff auf die eben von Fasana nach Pola einlaufende III. Division nicht mehr zurecht. Am nächsten Tage versuchte das U-Boot, in die Hafeneinfahrt zwischen Punta Christo und dem Wellenbrecher zu dringen, geriet aber hierbei in die U-Bootshindernisse und mußte nach stundenlanger schwerer Arbeit auftauchen. Die Batterien eröffneten sofort das Feuer und versenkten es. Die Bemannung wurde bis auf den Zweiten Offizier gerettet.

Am Abend desselben Tages war von Pelagosa das Sichten eines Kreuzers vom Typ „Jules Michelet" im Südosten gemeldet worden. Am 21. lief „Helgoland" mit der I., II. und III. Torpedobootsdivision um 10 Uhr vorm. aus Sebenico aus, mußte jedoch wegen schwerer See die beiden Torpedobootsdivisionen wieder zurückbeordern und konnte lediglich mit den Zerstörern der „Tatra"-Klasse die Fahrt fortsetzen. Bis zum Einbruch der Dunkelheit hielt sich der Verband knapp unter Pelagosa, und die Signalstation meldete fortlaufend die Bewegung des feindlichen Kreuzers. Die letzte Meldung von 4 Uhr 25 Minuten war: „Feind Peilung 125°, Kurs Süd." Um 5 Uhr 30 Minuten verließ die „Helgoland"-Gruppe den Sichtschatten der Insel und suchte das vermutliche Kreuzungsgebiet des Kreuzers ab. Obwohl zeitweise bis zu 8 feindliche Funkstationen stark hörbar waren, wurde vom Feinde nichts gesichtet. Wieder hatte sich der Mangel an leistungsfähigen Torpedobooten äußerst unangenehm fühlbar gemacht, und hauptsächlich diesem Umstand ist es zuzuschreiben, daß die so verheißungsvolle Unternehmung ohne Erfolg endete. — Am 21. Dezember, also am Tage nach der Versenkung der „Curie", wurde vom U-Boot „12" 60 sm von der Ostküste, nahe der Straße von Otranto, die französische Flotte gesichtet und das Flaggenschiff „Jean Bart" durch zwei Torpedotreffer schwer beschädigt. Die feindliche Flotte fuhr ohne Sicherung, und nur die schwere See machte einen weiteren Torpedoangriff unmöglich. Es ist wohl die Annahme naheliegend, daß die französische Flotte sich in Aufnahmestellung befand, um ihre beiden Panzerkreuzer zu sichern. Für die Beurteilung des Unternehmens ist es von besonderer Wichtigkeit, daß der Kommandant des U-Bootes, Linienschiffsleutnant Egon Lerch, aus eigener Initiative, ohne irgendwelche strategische Einflußnahme durch das Flottenkommando oder die U-Bootsleitung, im Gegenteil, trotz einer starken Abneigung der Führung, gegen Süden vorstieß und sich durch das schwere Wetter nicht abhalten ließ, die Unternehmung bis zu Ende

Digitized by Google

durchzuführen. Während bis zu diesem Zeitpunkte die U-Boote mehr örtliche Verwendung gefunden hatten, teils zur Verteidigung der heimischen Küste, teils als Überwachung der montenegrinischen Häfen, sah sich das Flottenkommando von nun an veranlaßt, die wenigen halbwegs leistungsfähigen U-Boote — sie stammten alle noch aus dem Jahre 1908/09 — zu größeren Unternehmungen anzusetzen. Für den weiteren Verlauf der kriegerischen Begebenheiten in der Adria war dieser Erfolg auch deshalb von erhöhter Bedeutung, weil die französische Flotte von nun ab nicht mehr in der Adria erschien. Lediglich leichte Verbände stießen bis auf die Höhe der Bocche vor, während die Küste unbehelligt blieb. Alle diese Folgeerscheinungen sind ein Beweis für den durchschlagenden strategischen Erfolg von „U 12" und berechtigen wohl dazu, Lerch als erfolgreichen U-Bootskommandanten der Mittelmächte neben Weddigen und Hersing zu nennen.

Die nächsten Monate verstrichen ohne größere Ereignisse, lediglich feindliche U-Boote wurden gemeldet und von Flottillen vergebens gejagt. Das Einlaufen der französischen Transporte nach Antivari wurde nur mehr auf die unbedingt notwendige Zahl beschränkt, wobei Fliegerangriffe von der Bocche aus dem Feind hart zusetzten. In der Nacht vom 1. auf den 2. März 1915 wurden 3 Torpedoboote, durch 3 Zerstörer seewärts gesichert, gegen Antivari angesetzt, drangen in den Hafen ein und landeten Abteilungen, welche die Depots in Brand setzten und die Königsjacht „Rumia" trotz heftigen feindlichen Artilleriefeuers versenkten. Die starke Sicherung der feindlichen Transporte durch Zerstörerverbände machte es aber unmöglich, gegen sie ähnlich vorzugehen.

Die Mitte Februar 1915 einsetzenden Dardanellenoperationen der Verbandsmächte wirkten nur mittelbar auf die Ereignisse in der Adria zurück. Vielleicht ist die Zurückhaltung der französischen Flotte auch darauf zurückzuführen, daß ihre Reserven für diese Operationen völlig in Anspruch genommen wurden und sie sich mit der „weiten Blockade" der Adria begnügen mußte. Im Grunde genommen erreichte sie auch damit voll ihren Zweck. Ein Vorstoß der österreichischen Flotte gegen die Otranto-Straße, wie er von der deutschen Vertretung in Wien als Entlastungsstoß für die Dardanellen gefordert worden war, wurde vom Flottenkommando mit mehrfacher Begründung abgelehnt. Die große Entfernung vom eigenen Kriegshafen — 360 sm — sowie die starke Überlegenheit der französischen Flotte im Verhältnis von 10 zu 6 stellten den Erfolg sehr in Frage. Selbst wenn ein Sieg errungen worden wäre, so hätten nicht die Mittelmächte, sondern Italien den Nutzen davon genossen. Die schweren Verluste, welche beide Flotten in diesem Kampfe erlitten hätten, würden die unbedingte Vorherrschaft Italiens im Mittelmeer zur Folge gehabt haben, dem es dann ein Leichtes gewesen wäre, an beide Teile mit Forderungen heranzutreten. Italien hatte aber in der letzten Zeit bereits stark gegen die Mittelmächte Stellung genommen, so daß dies, verstärkt durch die langjährigen Erfahrungen der Marineleitung, zu der Annahme einer baldigen Kriegserklärung Italiens berechtigte. Dies war mit entscheidend für die Zurückhaltung der Flotte.

Die beabsichtigte, für Anfang März 1915 festgesetzte große Unternehmung gegen Antivari wurde wohl aus demselben Grunde nicht durchgeführt. Hingegen wurde die I. Flottille am 10. April zu einem Vorstoß in die Otranto-Straße angesetzt, welcher bis auf die Höhe von Santa Maria di Leuca führte. Die ganze Nacht hindurch wurde das Seegebiet abgesucht, doch kein Feind gesichtet. Die in der Otranto-Straße kreuzenden feindlichen Panzerkreuzer waren das Ziel dieses Vorstoßes gewesen, und zum selben Zweck wurden U-Boote dorthin entsendet. Die Versenkung des „Léon Gambetta" durch „U 5" am 27. April war nur ein Ergebnis der mit äußerster Zähigkeit, trotz ungünstigster Witterungsverhältnisse

Digitized by Google

und ungeachtet des mangelhaften U-Bootsmaterials durchgeführten Aktionen. Die Summe aller vorangegangenen Mühen sämtlicher U-Boote hatte dem Schicksal diesen Erfolg abgerungen. Dieser Verlust brachte die Operationen der französischen Flotte in der Adria zum Abschluß und ermöglichte es dem Anfang Mai in Pola in Dienst gestellten deutschen U-Boot „8" *), von „Novara" bis auf die Höhe von Korfu geschleppt, die Otranto-Straße unbehelligt zu passieren. Eine Woche später ging „U", von „Triglav" geschleppt, ebenfalls nach den Dardanellen ab.

Das letzte große Ereignis dieser ersten Seekriegsperiode in der Adria war die Entsendung des deutschen „U 21" — Hersing — auf dem Seewege ins Mittelmeer. Seine Vorräte erlaubten ihm knapp, die Bocche di Cattaro zu erreichen. Nach Ergänzung des Bedarfes lief das für weite Operationen bahnbrechende U-Boot nach den Dardanellen aus. Seiner Bemannung war es vergönnt, die Kämpfe in den Dardanellen entscheidend zu beeinflussen. Wenn es auch zu weit führte, wollte man behaupten, daß das Festhalten an der Bocche den Fall der Dardanellen verhinderte, so kann man doch sicher annehmen, daß es die Mittelmeeroperationen der Verbandsflotte entscheidend beeinflußte, ein erfolgreiches Kriegführen der Feinde am Balkan verhinderte und in seiner letzten Auswirkung den Unterseehandelskrieg im Mittelmeer wesentlich erleichtert hat. So war das Zurückhalten der österreichisch-ungarischen Flotte im ersten Abschnitt des Krieges voll begründet und, da das Flottenkommando überzeugt war, daß man mit einer baldigen Kriegserklärung Italiens rechnen müsse, wollte es seine Kraft aufsparen, um sich dann mit ganzer Kraft diesem neuen Gegner entgegenzuwerfen.

Deutlich zeigen sich hier die Fäden, die von der Strategie hinüber zur Politik führen.

Gesamtverluste bei den Kämpfen in der Adria von Kriegsbeginn bis zum 24. Mai 1915.

Typ	Name	t	Bestückung	Stapellauf	Anmerkung
			Österreich-Ungarn:		
Kreuzer	„Zenta" . .	2 300	*8* · 12 cm-K./40; *8* · 4,7 cm-K./44; 2 TR.	1897	16. 8. 14
Torpedoboot . .	„26"	47	*2* · 3,7 cm-K./40; 2 TR.	1887	Explosion 23. 8. 14
			Frankreich:		
Panzerkreuzer .	„Léon Gambetta"	12 550	*4* · 19,4 cm-K./45; *16* · 16,4 cm-K./45; 2 TR.	1901	27. 4. 15
Zerstörer	„Dague" .	731	*2* · 10,4 cm-K.; *4* · 6,5 cm K.; 4 TR.	1911	24. 2. 15; Mine, Antivari
U-Boot	„Curie" . .	398 / 550	7 TR.	1912	20. 12. 14

Indienststellungen der österreichisch-ungarischen Marine in derselben Periode.

Kreuzer „Novara"	3500 t; *9* · 10 cm-K.; 3 TR.; 27 kn	Mitte Dez.
„ „Helgoland"		Sept.
Zerstörer „Warasdiner"	886 t; *2* · 7 cm-K./45; *4* · 7 cm-K./30; 2 TR.; 30 kn	
Torpedoboote „78 T", „79 T", „80 F", „81 F", „83 F", „85 F", „87 F", „88 F"	250 t; *2* · 7 cm-K.; 2 TR.; 28 kn	
Minenleger „Chamäleon"	*4* · 9 cm-K./45; 21 kn.	

(Fortsetzung folgt.)

*) Österreichische Nummer.

Digitized by Google

Die Vermessungen und wissenschaftlichen Forschungen der Kaiserlichen Marine.

Mit einer Kartenbeilage.

Von Korvettenkapitän Spieß.

III.

Die Mitarbeit der Marine an der wissenschaftlichen Erforschung der Meere.

Expeditionen und Forschungsreisen im Ausland.

Auf dem Gebiet der Erforschung der Meere hat sich die junge Marine frühzeitig betätigt. Schon im Jahre 1860 beschäftigte sich die Admiralität zum ersten Male mit dem Plane einer Südpolarexpedition auf Anregung des amerikanischen Seeoffiziers und Hydrographen Maury, der vorgeschlagen hatte, eines Sr. M. Schiffe auf der Rückkehr von Ostasien damit zu beauftragen, die Zugänglichkeit des Südpolargebietes und dessen klimatische Verhältnisse zu erforschen. Leider waren die dafür in Frage kommende Fregatte „Thetis" und Korvette „Arkona" zu einem Vordringen in die Eisbarriere nicht geeignet, da sie „die für den Erfolg und die notwendige Sicherheit der Expedition unentbehrlichen Eigenschaften des Baues, der inneren Einrichtung, der für solche Unternehmungen eigens berechneten technischen Ausrüstung sowie der besonders vorbereiteten Bemannung" nicht besaßen. Weder ihr derzeitiger Zustand, noch ihre unzureichende Widerstandsfähigkeit gegen Eisdruck gestattete den beiden Schiffen eine solche Expedition.

Die erste wissenschaftliche Unternehmung war dann die Reise der Korvette „Gazelle" um die Welt, 1874—1876, die, neben der gleichzeitigen, englischen „Challenger"-Expedition, bahnbrechend für die Meeresforschung werden sollte. Der Hydrograph der Kaiserlichen Admiralität, Prof. Dr. Neumayer, hatte den Anstoß zur Reise gegeben, indem er die Beteiligung der Marine an der Beobachtung des Venus-Durchganges 1874 vorschlug. Kaptlt. Beck und Unterlt. z. S. Siegel waren zu demselben Zweck mit dem Astronomen Dr. Seliger nach den Aucklands-Inseln geschickt, wo sie in Port Rosa den Venus-Durchgang erfolgreich beobachteten und während des fünfmonatigen Aufenthalts astronomische, magnetische, meteorologische und hydrographische Beobachtungen ausführten. S. M. S. „Arkona" leistete gleichzeitig einer dritten deutschen astronomischen Venus-Expedition in Tschifu durch Fahrten zu Chronometervergleichen nach Nagasaki und Schanghai Hilfe.

S. M. S. „Gazelle" sollte auf den Kerguelen eine Station zur Beobachtung des Venus-Durchganges errichten, während gleichzeitig die Erdumsegelung zu ozeanographischen, meteorologischen, astrophysikalischen, magnetischen, geo-, hydro- und ethnographischen, geologischen, zoologischen, botanischen, mineralogischen und biologischen Forschungen ausgenutzt werden sollte. Die wissenschaftliche Leitung der Expedition lag in den Händen des Kommandanten, Kapt. z. S. Freiherr von Schleinitz, die wissenschaftlichen Beobachtungen wurden von ihm und dem Offizierkorps ausgeführt, während nur von Mauritius ab ein einziger Gelehrter, der Zoologe Dr. Studer, an der Expedition teilnahm, außer den drei Astronomen, die nur zur Beobachtung des Venus-Durchganges an Bord mitgenommen waren. Die Arbeitsgebiete waren wie folgt verteilt: Meteorologie und Astrophysik Kaptlt. Dietert, Lt. z. S. Rittmeyer und Unterlt. z. S. Seelhorst, Vermessungen, Küstenaufnahme und Segelanweisungen Kaptlt. Jeschke,

Digitized by Google

Unterlts. z. S. Breusing und Zeye, Tiefseelotungen, Meerestemperatur- und Strommessungen Kaptlt. Bendemann und Unterlt. z. S. Wachenhusen, Geographie, Ortsbestimmungen und Pendelbeobachtungen Lt. z. S. Strauch und Unterlts. z. S. von Ahlefeld und Credner, Ethnologie Lt. z. S. Strauch, Botanik Mar.-Stabsarzt Dr. Naumann, Geologie und Anthropologie Mar.-Assistenzarzt Dr. Huesker. Der Reiseweg führte von Westen nach Osten um die Erde (s. Karte II). S. M. S. „Gazelle" segelte im Juni 1874 unter Ausführung ozeanographischer Lotungen und unter Berücksichtigung des „Challenger"-Kurses über Madeira, St. Jago, Ascension und die Kongomündung nach Kapstadt und von da bei stürmischem Wetter nach den Kerguelen, wo der erste Abschnitt der Reise am 26. Oktober 1874 beendet war. Dort wurde in Betsy Cove die unter Dr. Börgens Leitung stehende Venus-Expedition an Land gesetzt und die astronomische Beobachtungsstation eingerichtet. Mit der Expedition blieben auch von Ahlefeld und Wachenhusen zu geographischen Beobachtungen an Land, während das Schiff in den nächsten drei Monaten erhebliche Teile der reichgegliederten Ostküste vermessen und das Material zu einer vorzüglichen Beschreibung der Insel („Gazelle"-Werk Band I und III) sammeln konnte. Nach erfolgreicher Beobachtung des Venus-Durchganges durch die Sonnenscheibe im Februar 1875 wurde die Expedition nach Mauritius gebracht und der zweite Abschnitt der Reise begonnen, der durch Vornahme von Tiefseelotungen bei der Durchquerung des Indischen Ozeans und durch hydrographische Arbeiten im hinterindisch-melanesischen Archipel außerordentlich reiches wissenschaftliches Material, im Bismarck-Archipel namentlich auch auf ethnographischem und anthropologischem Gebiete, und eine wertvolle Sammlung für das Berliner Museum für Völkerkunde lieferte.

Der Aufenthalt in den tropischen Gewässern bis Ende August 1875 war außerordentlich strapaziös für die Besatzung; so mußte wegen Kohlenmangels öfters Holz für die Bedienung der Kessel geschlagen werden. Zu dreiwöchiger Erholung und Besserung des Gesundheitszustandes der Besatzung wurde daher im Oktober 1875 Brisbane angelaufen. Hieran anschließend begann der dritte Reiseabschnitt mit einer ausgedehnten Untersuchungsfahrt, die über Auckland auf Neuseeland nach den Fidji-Inseln, Tonga- und Samoa-Inseln führte. Von Apia aus wurde auf dem allgemeinen Schiffahrtsweg der Segler zum Kap Horn eine Reihe wichtiger Tiefseelotungen bis zur Magellanstraße ausgeführt, denen schließlich mehrere Tiefseestationen im Südatlantischen Ozean folgten und Aufklärung über den östlichen Teil des sogenannten Brasilianischen Beckens brachten. Im April 1876 lief S. M. S. „Gazelle" nach etwa zweijähriger, außerordentlich erfolgreicher Reise in Kiel ein. Nachdem der Kommandant schon während der Reise ausführliche und wertvolle Berichte für die Annalen der Hydrographie über die Arbeiten der Expedition verfaßt hatte, wurden unter seiner Leitung die Vorarbeiten zur Herausgabe des umfangreichen Reisewerkes in Angriff genommen, bis er 1885 bei seiner Ernennung zum Landeshauptmann von Kaiser-Wilhelmsland und Bismarck-Archipel die weiteren Arbeiten an das Hydrographische Amt der Admiralität abgab, wo Kaptlt. a. D. Rottock bis zum Jahre 1890 die Herausgabe des Werkes mit aller Energie durchführte. In sechs umfangreichen Bänden (Reiseberichte, Ozeanographie, Physik und Chemie, Zoologie und Geologie, Botanik, Meteorologie) bringt dieses wertvolle Werk die Fülle bahnbrechender Ergebnisse und eine große Bereicherung unserer Kenntnisse von dieser bedeutendsten, wissenschaftlichen Unternehmung der Marine, deren großartiger Erfolg eng mit dem Namen des hochverdienten Freiherrn von Schleinitz verknüpft ist.

Während dann später der rasche Ausbau der heimischen Flotte größere Reisepläne zu wissenschaftlichen Zwecken bis zur „Planetreise" 1906 in den Hintergrund

Digitized by Google

treten ließ, boten die Reisen der im Auslandsdienst verwendeten Kreuzerkorvetten (s. Kartenbeilage II) in den folgenden Jahren Gelegenheit zu manchen wertvollen Untersuchungen. So hat 1878 S. M. S. „Elisabeth", Kommandant Kapt. z. S. v. Wickede, während seiner Ausreise über Kapstadt, Singapore, Manila und Japan und während seiner Reise von da über Hawaii nach Zentralamerika an 13 Stationen Messungen an Temperatur und Salzgehalt der Tiefsee, in einem Falle bis zu 2921 m Tiefe, ausgeführt, neben sehr ausführlichen Reiseberichten über maritime Meteorologie und Ozeanographie der Meeresoberfläche, welch letztere übrigens auch in jenen Jahren von allen auf Auslandreisen befindlichen Kriegsschiffen regelmäßig in die Heimat gesandt wurden.

Im Frühjahr 1879 benutzte ebenfalls die Korvette „Luise", Kommandant Korv. Kapt. Schering, die Ausreise nach Ostasien auf dem Wege von Aden—Bombay, Colombo—Calcutta, Calcutta—Singapore zur Erforschung der physikalischen Verhältnisse der indischen Tiefsee, durch Tiefentemperatur- und Tiefensalzgehaltmessungen auf 12 Stationen, eine wichtige Ergänzung der „Challenger"- und „Gazelle"-Expedition, die das Indische Meer nicht befahren hatten. S. M. S. „Luise" führte dann noch in dem Japanischen Meere zwischen Hakodate und Tsuschima 10 Tiefseelotungen aus, die das erste Tiefenprofil für die japanische See ergaben. In demselben Jahre nahm S. M. S. „Bismarck", Kommandant Kapt. z. S. Deinhardt, im südlichen Stillen Ozean zwischen Valparaiso und Apia einige Tiefseearbeiten vor.

In dem sogenannten „internationalen Polarjahr" 1882/83 besetzte Deutschland 2 Polarstationen zur Beobachtung des Venus-Durchganges (6. Dez. 1882), eine auf Nordbreite und eine auf Südbreite. Zu der letzteren, in der Royal-Bay auf Süd-Georgien, brachte S. M. S. „Moltke", Kommandant Kapt. z. S. Pirner, die in Montevideo an Bord genommene astronomische Expedition und führte auf der Reise dorthin ozeanographische Beobachtungen aus. Desgleichen wurden in der Royal-Bay Vermessungen ausgeführt. S. M. S. „Marie", Kommandant Korv. Kapt. Krokisius, brachte die Mitglieder der Expedition von Süd-Georgien wieder zurück.

Bei den späteren deutschen Expeditionen auf Reichskosten, der „deutschen Tiefsee-Expedition" 1898/99, und der „Südpolar-Expedition" 1901/03, (s. Kartenbeilage II) hat die Marineverwaltung bei den Vorbereitungen, der Auswahl und Ausrüstung der Schiffe „Valdivia" und „Gauß" regen Anteil genommen. An der „Valdivia"-Expedition hat ein Marinebeamter, Prof. Dr. Schott von der Deutschen Seewarte, als Bearbeiter der ozeanographischen und maritim-meteorologischen Untersuchungen teilgenommen und die Ergebnisse im „Valdivia"-Werk bearbeitet, während der Mitarbeiter des Kaiserlichen Observatoriums zu Wilhelmshaven, Prof. Dr. Bindlingmaier, die zahlreichen erdmagnetischen Beobachtungen an der Grenze des Antarktik, die von „Gauß" erreicht wurde, ausführte.

Zur Förderung der Meeresforschung wurden dann die für das Ausland bestimmten, neuen Vermessungsschiffe neben ihren planmäßigen Vermessungsaufgaben zu Tiefseeforschungen und zur Erforschung der höheren Luftschichten herangezogen und dementsprechend mit Tiefseelotmaschinen, Drachen und Ballons ausgerüstet. Die Ausreise dieser ganz für die Zwecke der Vermessung und Forschung ausgebauten Schiffe in ihr Tätigkeitsgebiet bot günstige Gelegenheit, ohne erhebliche Kosten und Zeitaufwand wissenschaftliche Arbeiten auf ozeanographischem und meteorologischem Gebiet durchzuführen. Einen Fortschritt gegen die früheren Expeditionen bedeutete die meteorologische Ausrüstung mit Drachen, Ballons und Drachenwinde und die Ausrüstung für stereophotogrammetrische Aufnahmen mit Phototheodoliten und Stereokomparator. Die internationale Kom-

Digitized by Google

mission für wissenschaftliche Luftschiffahrt begrüßte daher freudig die Betätigung der deutschen Marine auf dem Gebiete der Erforschung der freien Atmosphäre.

Unter dem Kommando des Kaptlt. Lebahn trat S. M. S. „Planet" im Januar 1906 eine zweijährige Forschungsreise an (Reiseweg s. Kartenbeilage II). Die wissenschaftlichen Arbeiten wurden, wie bei der „Gazelle"-Expedition, von den Offizieren des Schiffes ausgeführt, der Expedition war ein Fachgelehrter, Dr. Brennecke, als Ozeanograph zugeteilt, als Ethnograph hatte sich der Mar.-Oberstabsarzt Dr. Krämer angeschlossen. Die übrigen Arbeitsgebiete waren wie folgt verteilt: Ozeanographie: Kaptlt. Mündel als 1. Offizier, Stereophotogrammetrie: Oberlt. z. S. Kellermann als 1. Wachoffizier, Aerologie: Oberlt. z. S. Schweppe als 2. Wachoffizier, Biologie: Mar.-Oberassistenzarzt Dr. Graef als Schiffsarzt. Für die biologisch-bakteriologischen Arbeiten zur Bestimmung der Menge und Verteilung des Plankton sowie des Bakteriengehaltes des Wassers wurden Plankton- und feinere Fangnetze sowie für zoologische Zwecke „Dredgen" und andere Fanggeräte an Bord gegeben. Zur Ausführung der Tiefseelotungen dienten 3 Lotmaschinen nebst ozeanographischer Heißtrommel, Schlammröhren und Grundzangen zur Gewinnung von Bodenproben, Wasserschöpfer und Kippthermometer zur Messung der vertikalen Verteilung von Temperatur und Salzgehalt sowie der im Meerwasser enthaltenen Gase, dazu kamen Apparate zur Bestimmung der Farbe und Durchsichtigkeit des Meerwassers und Strommesser. Die Erforschung der Atmosphäre geschieht mit Hilfe von Drachen und Ballons, mit deren Hilfe Meteorographen hochgelassen werden, die Luftdruck, Temperatur, Windgeschwindigkeit und Feuchtigkeit in allen durchflogenen Luftschichten aufzeichnen. Die stereophotogrammetrische Ausrüstung diente in erster Linie der Messung der Meereswellen nach Form und Größe (wichtig für die Schiffbaukunde) und später auch zur Küstenvermessung (s. Abschnitt I „Vermessungen im Ausland").

Der erste Reiseabschnitt, durch den Atlantischen Ozean über die Kap-Verde-Inseln, Freetown und St. Helena nach Kapstadt, brachte eine Reihe wertvoller Tiefseeergebnisse über den Wasserhaushalt des Atlantik, Ballon- und Drachenaufstiege bis an die Grenze des Kalmengebietes des Sargasso-Meeres und wertvolle zoologische und biologische Beobachtungen. Während die Drachen- und Ballonaufstiege anfänglich oft versagten, wurden später Höhen bis zu 5900 m mit dem Drachen und Ballon-Sonde-Aufstiege bis 13 500 m erreicht. Das Gebiet des Nordost- und Südostpassats wurde erfolgreich erforscht und auf dem Wege nach Kapstadt der Walfischrücken bei Südwestafrika abgelotet. Von Kapstadt aus wurde April 1906 ein Vorstoß bis 50° 40′ Süd-Breite gemacht. Unter Einhaltung des Weges zwischen dem „Valdivia"- und dem „Gauß"-Kurs wurde die südlich Afrika liegende Kapmulde bis an die Crozet-Schwelle durch Lotungen verfolgt. Die südlichste Station fiel auf 51° Süd-Breite, ein weiteres Vordringen verbot das Wetter, das Schiff näherte sich dem Zentrum eines Minimums (729 mm) und trat nach kurzem Beidrehen den Rückweg nach Durban an. Der dritte Abschnitt der Reise führte durch den südlichen Indischen Ozean, der unter Fortsetzung der Tiefseelotungen und meteorologischen Arbeiten durchquert wurde. Unter Anlaufen der Ostküste von Madagaskar, Mauritius, Rodriguez und des Suvadiva-Atolls, Colombo, Padang und Batavia wurden reiche biologische und ethnologische Ergebnisse gesammelt. Der Reiseweg Batavia—Madagaskar war durch eine Sonderaufgabe, die Erforschung des Meeresbodens südlich von Java, bedingt. Im Sunda-Graben wurde dabei die größte bisher bekannte Tiefe des Indischen Ozeans von 7000 m gefunden. Der Südwest-Monsun des Indischen Ozeans wurde durch Drachenaufstiege bis zu 5000 m und Ballonaufstiege bis zu 16 000 m erforscht, wobei auf etwa 7000 m der Gegenmonsun, Nord-Nord-Ost, festgestellt

Digitized by Google

wurde. Von Batavia aus wurde der Vulkan Krakatoa untersucht, in dessen halbversunkenen Krater das Schiff hineinfuhr, wobei es, nur 70 m von den schon nach 23 Jahren nach dem Ausbruch wieder mit stattlichen Bäumen bedeckten, steilen Kraterwänden entfernt, noch 67 m Wasser lotete. Nach Durchquerung der Sélestraße und einigen Tiefseelotungen nördlich von Neuguinea, dampfte S. M. S. „Planet" nach den Hermit-Inseln und in sein Vermessungsgebiet.

Um die Leitung und Durchführung der Forschungsreise, deren reichhaltige und wertvolle Ergebnisse in dem umfangreichen fünfbändigen „Planet"-Werk veröffentlicht sind, hat sich Kaptlt. Lebahn hoch verdient gemacht. Der Erfolg der Reise ist seiner Initiative, seinem reichen Wissen und seiner zähen Ausdauer zu verdanken. Leider versagte ihm das Schicksal die Bearbeitung der Reiseergebnisse, da er auf der Rückreise in Colombo durch einen jähen Tod seinem Beruf entrissen wurde. Seit seiner Stationierung in der Südsee hat sich S. M. S. „Planet" unter verschiedenen Kommandanten (s. 9. Heft 1921, Tab. IV, 5) neben seiner Vermessungstätigkeit mit zahlreichen Tiefseelotungen bis zu 8000 m, von 1908 bis 1912 auf etwa 700 Stationen, um die Erforschung der Tiefenverhältnisse und des Wasserhaushaltes im ganzen Südseearchipel verdient gemacht. Von besonderer Wichtigkeit ist die Durchforschung der nach dem Schiffe benannten „Planetsee", südlich Neupommerns. So wurde der von den Ozeanographen und Seismologen vermutete Tiefseegraben südlich von Neu-Kaledonien und den Neu-Hebriden, ferner der „Neupommern-Graben" und der „Bougainville-Kessel" entdeckt. Im Jahre 1912 drahtete Kaptlt. Reichardt auf der Reise von der Südsee nach Hongkong aus Celebes: „Loteten 40 sm östlich Nordmindanao einwandfrei 9788 m mit Grundprobe und Bodentemperatur". Diese Tiefe, das „Planettief" genannt, bedeutet eine Höchstleistung und stellt die größte, überhaupt bekannte Meerestiefe dar. Bis dahin galt das südlich der Marianen-Insel Guam mit 9636 m, durch das amerikanische Vermessungsschiff „Nero" i. J. 1899 gelotete „Nerotief" als die größte bekannte Tiefe. Das „Planettief", dessen Name auf ausländischen Seekarten unterschlagen wird, gehört zu den Tiefseegräben, denen durch ihre Beziehungen zu den schweren Erdbeben besondere geographische und geomorphologische Bedeutung innewohnt und zu deren Erforschung „Planet" auch an anderen Stellen wesentlich beigetragen hat.

Das nach den gleichen Plänen wie S. M. S. „Planet" gebaute und ebenso ausgerüstete, neue Vermessungsschiff „Möwe" trat dann im Mai 1911 seine Ausreise nach seinem Vermessungsgebiet Südwestafrika an und benutzte diese Fahrt (siehe Kartenbeilage II) zu einer ausgiebigen Erforschung der ozeanographischen und meteorologischen Verhältnisse. Der erste Reiseabschnitt bis Cadiz diente der Einübung des Personals und der Erprobung der wissenschaftlichen Ausrüstung. Auf dem weiteren Verlauf der Reise, über Mogador, Kanarische Inseln, Dakar, Freetown, Lome, Duala, Boma nach Swakopmund, wurde im ganzen auf 56 Stationen gearbeitet und zunächst bei Mogador ein Querschnitt bis 150 sm Entfernung von der Küste gelegt, der interessante Aufschlüsse über Temperatur- und Salzgehaltszunahme von 600 m Tiefe ab brachte. Dann folgte ein Längsschnitt durch den Kanaren-Strom und ein ebensolcher durch den Guinea-Strom, wobei die außerordentlich starke Dünung die Tag und Nacht durchgeführten Beobachtungen auf dem kleinen Schiff, das bis zu 30° schlingerte, sehr erschwerten. „Möwe" folgte dann unter weiteren Tiefseelotungen und Drachenaufstiegen dem Benguela-Strom bis Swakopmund, wobei die untermeerische Talrinne des Kongoflusses gründlich abgelotet und die Kongomündung mit ihrem 3—3,5 sm starken Strom bis Boma besucht wurde. Von Duala, Loanda und Swakopmund aus wurden noch Querschnitte durch den Benguela-Strom senkrecht zur Küste gelegt

Digitized by Google

und die Angliederung des Walfischrückens an den afrikanischen Festlandssockel erkundet. Über die Vermessungstätigkeit der „Möwe" nach Ankunft auf der südwestafrikanischen Station ist im ersten Teil berichtet worden; wie diese, so war auch die wissenschaftliche Tätigkeit des Schiffes durch die besonders ungünstigen Verhältnisse (andauernde starke Dünung und Mangel an schutzbietenden Ankerplätzen) außerordentlich erschwert. Umsomehr ist die systematische und durchdachte Durchführung und das vorzügliche Beobachtungsmaterial anzuerkennen, um das sich neben dem Kommandanten, Kaptlt. Wodarz, der Erste Offizier, Oberlt. z. S. Schlenzka, sehr verdient gemacht hat und das im 37. Jahrgang der Veröffentlichungen „Aus dem Archiv der Deutschen Seewarte" bearbeitet ist.

Von anderen wissenschaftlichen Arbeiten in überseeischen Gebieten, die von der Kaiserlichen Marine ausgeführt wurden, seien noch erwähnt: die von Oberlt. z. S. Loesch 1898 in Westafrika angestellten Pendelbeobachtungen zur Bestimmung der Schwerkraft, die er in einem Werk: „Bestimmungen zur Intensität der Schwerkraft auf 20 Stationen von Rio del Rey bis Kapstadt" (Berlin 1902) beschrieben hat. Ferner die von Oberlt. z. S. Gartzke 1903 im Kamerungebiet ausgeführten Längenbestimmungen zur Festlegung des fundamentalen Meridians für Kamerun und die von den Oberlts. z. S. Heyne und Collmann 1908 telegraphisch bestimmte Länge von Tsingtau als Grundlage für die Vermessung der Kolonie sowie für die vom preußischen Generalstabe bearbeiteten Karten der östlichen Provinzen Chinas.

Wissenschaftliche Erforschung der heimischen Gewässer.

Die erste Anregung zur Mitarbeit auf diesem Gebiet erfolgte abermals durch den schon erwähnten amerikanischen Hydrographen Maury, der den Prinzen Adalbert von Preußen bereits im Jahre 1853 zur Beteiligung an gemeinsamen ozeanographischen Beobachtungen der Meeresoberfläche und der maritimen Meteorologie auf See aufforderte. Dies führte zur Einführung des von Maury stammenden Beobachtungssystems und seiner Beobachtungsbücher auf S. M. Schiffen, welche von da ab die Beobachtungsjournale regelmäßig an den Nestor der deutschen Meteorologie, Prof. Dr. Dove, zur Kenntnisnahme übersenden mußten.

An der gelegentlichen Durchforschung der heimischen Gewässer in bezug auf Bodenbeschaffenheit, Strömungen und Gezeitenwirkungen haben sich in ähnlicher Weise alle Schiffe der Kaiserlichen Marine beteiligt, aber auch die planmäßige, wissenschaftliche Erforschung der heimischen Meere durch die Schiffe der Flotte hat, wie diejenige der Auslandsexpeditionen, eine 50jährige Geschichte hinter sich. Die Kaiserliche Marine gehörte in dieser Beziehung zu den deutschen Organisationen, die an der heimischen Meeresforschung beteiligt sind, nämlich: der deutsche Seefischereiverein, die Preußische Kommission zur Wissenschaftlichen Erforschung deutscher Meere, die sogenannte „Kieler Kommission" und die seit 1902 bestehende, aber seit dem Kriegsausbruch nicht mehr zur allgemeinen Organisation zugelassene deutsche Abteilung der „Internationalen Meeresforschung". Die Arbeiten dieser drei Behörden umfassen nicht nur rein wissenschaftliche, ozeanographische und biologische Fragen, sondern auch die Förderung der Seefischerei, hinsichtlich Beobachtung der Beschaffenheit und Bewegung des Meerwassers, soweit dies für das Gedeihen der Nutzfische von Belang ist, z. B. Salz- und Gasgehalt, Strömungen und Temperatur des Wassers, Flora und Fauna des Meeres, Verbreitung, Nahrung, Fortpflanzung und Wanderung der Nutzfische. Die Mitglieder der genannten Kommissionen nahmen schon von 1870 ab an den Forschungsreisen der Kriegsschiffe in den heimischen Gewässern teil, über die einzelnen Fahrten gibt die Kartenbeilage III Aufschluß.

Digitized by Google

S. M. Aviso „Pommerania", Kommandant Kaptlt. Hoffmann, führte 1871 eine Ostsee- und 1872 eine Nordseereise und wissenschaftliche Expedition erfolgreich aus. Zur speziellen Erforschung der Gezeiten in der Nordsee und ihrer physikalischen und chemischen Eigenschaften, ferner der mineralogischen und geologischen Beschaffenheit des Meeresbodens wurde dann von S. M. S. „Drache" unter K. Kapt. Holzhauer in den Jahren 1881, 1882 und 1884 durch eine große Reihe systematisch angeordneter Vertikalschnitte ein vorzügliches Beobachtungsmaterial beigebracht, auf dem heute noch die moderne Erforschung des Gezeitenphänomens in der Nordsee aufbaut und das in einem ausgezeichneten Werk: „Die Ergebnisse der Untersuchungsfahrten S. M. Kanonenboot „Drache" in der Nordsee" (Berlin 1886) verarbeitet ist.

S. M. S. „Niobe", Kommandant Kapt. z. S. Aschenborn, machte auf ihren Übungsfahrten 1887 und 1889 zum Irischen Kanal und nach Trondhjem wertvolle Bestimmungen der Durchsichtigkeit des Meerwassers und S. M. S. „Pelikan" 1893/94 an einzelnen Stellen der Ostsee ozeanographische Beobachtungen und Grunduntersuchungen. — 1898 führte S. M. S. „Olga" eine Übungsreise in das Nordpolarmeer aus, bei der eine Kommission von Gelehrten und Fischereisachverständigen eingeschifft wurde zur Erkundung der Fischereigründe um die Bäreninsel und bei Spitzbergen. Der als Seefischereivertreter eingeschiffte Kapt. z. S. Dittmer verfaßte auf Grund seiner Eindrücke und Reiseerfahrungen ein vortreffliches Buch über das Polarmeer.

Bis zum Kriegsausbruch wurde die weitere Erforschung der Ost- und Nordsee im wesentlichen durch den Forschungsdampfer „Poseidon" seitens des deutschen Fischereivereins und der deutschen Abteilung der Internationalen Meeresforschung ausgeführt. Erst im Sommer des Jahres 1921 hat sich die Reichsmarine wieder im Verein mit dem Institut für Meereskunde der Berliner Universität und mit der Deutschen Seewarte zu Hamburg an der Erforschung der heimischen Gewässer beteiligt, indem das Vermessungsschiff „Triton" und 3 Peilboote systematische Strom- und Wasserstandsbeobachtungen zur Erforschung des Verlaufs und des Charakters der Gezeitenwelle in der Nordsee ausführen. Die bisherigen, von Prof. Dr. Merz geleiteten Beobachtungen lassen außerordentlich wichtige Ergebnisse in wissenschaftlicher Beziehung erkennen, so daß beabsichtigt ist, diese systematischen Gezeitenbeobachtungen alljährlich in der deutschen Bucht und der weiteren Nordsee auszuführen, soweit es der vermessungstechnische Aufgabenkreis für die Fahrzeuge zuläßt.

Wenn wir nun auf Grund der vorstehend skizzierten Geschichte des Vermessungswesens und der wissenschaftlichen Expeditionen der Kaiserlichen Marine für die Zukunft die Aufgaben und Wege weiterer Betätigung auf diesen Gebieten, die nicht nur für die Schiffahrt und Fischerei von rein praktischer Bedeutung sind, sondern auch in wissenschaftlicher Beziehung ein Kulturwerk ersten Ranges bedeuten, betrachten, so ergibt sich für die Nachkriegsmarine folgendes:

Mit allen Mitteln muß angestrebt werden, daß die wertvolle Tradition, die in unserem Vermessungspersonal steckt, wenn es auch auf $^1/_{10}$ des früheren Bestandes zusammengeschmolzen ist, erhalten bleibt. Die unumgänglich notwendige, jährliche Vermessung der heimischen Gewässer bietet dazu nur in gewissen Grenzen die Möglichkeit, da sie die Kenntnisse und Übung, wie sie eine Neuvermessung verlangt, nicht erfordert. Darüber hinaus muß durch theoretischen Unterricht und praktische Übungen versucht werden, das Personal auf der Höhe seiner früheren Kenntnisse und Leistungen zu halten, damit, wenn unsere Schiffe wieder die Flagge in fremden Meeren zeigen, jede Gelegenheit zu hydrographischer Betätigung, nicht nur wegen ihres unmittelbaren Wertes für das Seekartenwerk, sondern auch wegen

Digitized by Google

ihres mittelbaren, navigatorisch-erzieherischen Wertes, wahrgenommen werden kann. Die rege Tätigkeit unserer kleinen preußischen Marine mit ihren beschränkten Mitteln zeigt uns, was eine Nation auf diesem Gebiete auch ohne eigenen Kolonialbesitz leisten kann. Gelegenheit bietet sich überall, wo das Kartenwerk lückenhaft ist.

Im Seeoffizierkorps muß das Verständnis für die Hydrographie und wissenschaftliche Erforschung der Meere wachbleiben und damit das Interesse für Gebiete, die vor dem Kriege mit dem zunehmenden, gewaltigen Ausbau unserer stolzen Flotte naturgemäß in den Hintergrund treten mußten gegenüber der schnellen Entwicklung des Kriegschiffbaues, der Waffentechnik und der Waffenverwendung und gegenüber dem Interesse für das Studium der Strategie und Taktik. Der Sinn für die großen wissenschaftlichen Aufgaben und Betätigungsmöglichkeiten, die eine Kreuzerauslandsreise in Hülle und Fülle bietet, und das Interesse dafür, das bei unseren Vorfahren in der preußischen und der jungen Kaiserlichen Marine so sehr Allgemeingut des Seeoffizierkorps war, daß jede Auslandsreise eine Menge nautischer und wissenschaftlicher, wertvoller Arbeiten einheimste, müssen uns über die schmerzlichen, demütigenden Gedanken hinweghelfen, wenn wir auf den Torso unserer Nachkriegsflotte blicken.

Die Marine muß, sobald sich die Gelegenheit dazu bietet, Kreuzer ins Ausland schicken, denen neben militärpolitischen Aufgaben und neben der Aufgabe, das Auslandsdeutschtum durch Zeigen der Flagge zu stärken, hydrographische und wissenschaftliche Aufgaben mit auf den Weg gegeben werden, und sie muß ihre Vermessungs- und Forschungsschiffe in den Dienst der überseeischen Forschung stellen, sobald Anregungen dazu aus den Kreisen der Wissenschaft an sie herantreten. Auch hier zeigt uns die alte, kleine preußische und Kaiserliche Marine den Weg und was eine kleine Flotte leisten kann.

Wenn es den vorstehenden Zeilen gelungen ist, im Leserkreise, und bei Offizieren und Mannschaften vor allem, das Interesse für diesen neuen Aufgabenkreis unserer Reichsmarine wachzurufen und anderseits, als Zeichen dankbarer Erinnerung, die Verdienste der alten Marine auf den geschilderten Gebieten zu würdigen und das Andenken an viele bekannte verdiente Männer und alte, vertraute Schiffsnamen wachzuhalten, schließlich, die Nachfahren zur Nacheiferung anzuspornen, so haben sie ihren Zweck erfüllt.

Von Cannes nach Genua.

Von Otto König, Berlin.

Die Reparationsfrage, d. h. das Problem, einseitig aus Mitteln der deutschen Wirtschaft die durch den Weltkrieg entstandenen materiellen Schäden zu heilen, ist zum soundsovielten Male der Gegenstand besonderer Konferenzen gewesen, ohne daß es gelungen wäre, jemals eine befriedigende Lösung dieses Zentralproblems der deutschen und europäischen Wirtschaft, ja der Weltwirtschaft schlechthin zu finden. Jede neue Konferenz brachte für Deutschland eine neue Enttäuschung. Dasselbe Ergebnis hatte die Konferenz von Cannes. Es mag unverbesserliche Optimisten gegeben haben, die vielleicht einen anderen Ausgang erwarteten. Derjenige, der die vorhergehenden Besprechungen aufmerksam verfolgt hatte, mußte eigentlich von vornherein mit einem negativen Ergebnis rechnen,

Digitized by Google

was um so bedauerlicher ist, als doch schließlich irgendwann einmal eine Besprechung zwischen den verantwortlichen Staatsmännern der Welt stattfinden muß, die diese traurige Angelegenheit zu einem befriedigenden Ende führt.

Die Konferenz von Cannes hatte sich als notwendig erwiesen, da Deutschland in einer Note vom 14. 12. 21 erklärt hatte, daß es die beiden nächsten fälligen Raten des Londoner Ultimatums vom 15. 1. und 15. 2. nicht würde leisten können, und gleichzeitig eine Bitte um Zahlungsaufschub ausgesprochen hatte. Was alle vernünftigen Wirtschaftspolitiker vorhergesagt hatten, war eingetreten, und zwar noch früher, als man es vorausgesehen hatte. Bekanntlich hatte der berühmte englische Nationalökonom Keynes im Sommer vorigen Jahres den Zeitpunkt, an welchem Deutschland unter der Last der Reparationen zusammenbrechen würde, für die Mitte des laufenden Jahres vorausgesagt. Allein Stimmen von Warnern, und wenn sie noch so begründet waren, haben bei den Verbandsmächten niemals besonderen Eindruck hervorgerufen. Erst der zwangsläufigen Entwicklung der wirtschaftlichen Ereignisse muß es vorbehalten bleiben, hier Wandel zu schaffen. Die Völker müssen anscheinend immer erst hartes Lehrgeld zahlen, bis sie sich von der Fehlerhaftigkeit einer einmal eingeschlagenen Politik überzeugen.

Tatsächlich haben die einzelnen Länder, insbesondere aber England, die allerbösesten Erfahrungen in der Reparationsangelegenheit machen müssen. Die bedenklichste Folgeerscheinung besteht bekanntlich für die Engländer in der dauernden Zunahme der Arbeitslosen, die heute die Zahl von 2 Millionen überschritten hat. Der englische Staat ist gezwungen, für diese 2 Millionen Menschen an Unterhaltungskosten wöchentlich ungefähr 2 Mill. £ auszugeben. Das sind im Jahr nach der alten Parität ungefähr 2 Milliarden Goldmark, d. h. genau so viel, wie die feste Jahresrate ausmacht, die Deutschland auf Grund des Londoner Ultimatums an die Verbandsmächte zu zahlen hat. Nun ist bekanntlich England etwa mit einem Fünftel an den Erträgnissen der Reparation beteiligt, die für das vergangene Jahr im ganzen etwa 3 Milliarden Goldmark ausmachen. England würde also bestenfalls aus der Reparation 600 Millionen Goldmark bezogen haben. Durch das Bestehen einer riesigen Arbeitslosigkeit, die eingestandenermaßen in der Hauptsache auf die Reparation zurückzuführen ist, muß England aber jährlich noch 1400 Millionen Goldmark zulegen, um die soziale Ruhe in seinem Lande aufrecht zu erhalten. Das englische Wort, das bei Beginn des Weltkrieges seine Runde durch die Welt machte: „Business as usual" trifft jedenfalls auf die Reparationsfrage nicht zu. Diese Feststellung muß bei den sonst so geschäftstüchtigen Engländern tatsächlich ein bitteres Gefühl hervorgerufen haben, und man kann es begreiflich finden, daß gerade sie es sind, die einer Abänderung der Reparation das Wort reden, allerdings einer Abänderung, die ihren besonderen Interessen mehr entgegenkommt, als es unter der gegenwärtigen Regelung der Fall ist. Nur unter der Voraussetzung dieser Lage war es begreiflich, daß die deutsche Bitte um ein Moratorium nicht durch Maßnahmen erwidert wurde, die uns namentlich von seiten der Franzosen immer und immer wieder für den Fall angedroht waren, daß wir es uns etwa einfallen ließen, einmal die auferlegten Bedingungen nicht zu erfüllen. Das amtliche Frankreich hat sich im Laufe der Zeit so und so oft als den Gendarm bezeichnet, der den deutschen Schuldner, falls er in Verzug geriete, beim Kragen packen würde. Die vorher seitens Deutschlands bei den Engländern unternommenen Schritte und die Besprechungen, die mit den führenden französischen Politikern in London stattgefunden hatten, haben die Lage soweit geklärt, daß nach Abgabe der Erklärung des Reparationsbankrotts Zug um Zug zunächst eine neue Sanktionspolitik Frankreichs nicht zu befürchten war. Vielmehr stellte die Reparationskommission drei Gegenfragen, die zunächst von der deutschen

Digitized by Google

Regierung in dilatorische Behandlung genommen wurden. Ungefähr gleichzeitig wurde die Konferenz in Cannes einberufen, wobei es allerdings fraglich war, ob Deutschland zu den Verhandlungen selbst hinzugezogen werden würde.

Der nunmehr erfolgte Bankrott der Reparationen hätte die Verbandsmächte überzeugen müssen, daß endlich der Augenblick gekommen sei, um diese die ganze Weltwirtschaft in Unordnung versetzende Angelegenheit endgültig aus der Welt zu schaffen. Man hätte jetzt nicht nach politischen, sondern nach rein sachlichen Gesichtspunkten die deutsche Leistungsfähigkeit prüfen und demgemäß die Reparationen auf ein erträgliches Maß herabsetzen müssen. Dies lag jedoch nicht in der Absicht der Verbandspolitiker, am allerwenigsten in der der französischen. Lediglich den Schädigungen, die die englische Wirtschaft unter der Einwirkung der Reparationen erlitten hatte, war es zu danken, daß die Engländer sofort nach Beginn der Konferenz den Gedanken einer allgemeinen europäischen Wirtschaftskonferenz in die Debatte warfen und ihm auch sofort zum Siege verhalfen. Was die Reparationen anlangt, so war man lediglich geneigt, der Bitte der deutschen Regierung um Zahlungsaufschub zu entsprechen und für das Jahr 1922 eine vom Londoner Ultimatum abweichende Regelung festzusetzen. Für eine endgültige Behandlung der Frage bestand keine Neigung, da die Engländer nicht beabsichtigten, die Reparationsfrage für sich allein, sondern im Rahmen des ganzen europäischen Wiederaufbauproblems zu lösen, zu welchem Zwecke sie eben auf die erwähnte allgemeine Wirtschaftskonferenz hinstrebten.

In der Tatsache, daß die Verbandsmächte den Moratoriumsgedanken annahmen, liegt das Zugeständnis, daß auch sie die Erfüllung des Londoner Ultimatums, wenigstens in der gegebenen Form, als unmöglich anerkennen. Sie hatten sich (wenigstens die Engländer) den ruinösen Wirkungen, die die außerordentlich großen Barleistungen auf den Stand der Mark ausübten, und der daraus folgenden Beeinflussung des internationalen Wirtschaftslebens nicht zu entziehen vermocht. Die Folgen der übermäßig großen Barzahlungen hatten sich deutlich genug bei der Entrichtung der ersten Goldmilliarde zum 31. 8. 21 gezeigt. Dieser Umstand in Verbindung mit der ungünstigen Entscheidung über Oberschlesien hatte die deutsche Mark einem vorher nie erreichten Tiefstand zugetrieben, einem Tiefstand, der für Deutschland eine Ausverkaufsperiode bedeutete, die diejenige von 1919/20 noch bei weitem übertraf und daher auch eine entsprechende Wirkung auf die umliegenden und auch weiter entfernten Volkswirtschaften ausübte. Während in Deutschland eine ungesunde Hochkonjunktur einsetzte, die eine Scheinblüte der Wirtschaft erzeugte, litten die übrigen Länder unter Absatzmangel und Arbeitslosigkeit.

Die Konferenz von Cannes suchte daher, die sich aus dem Barzahlungssystem der Reparationen ergebenden Mißstände in der Weise abzustellen, daß sie diese baren Leistungen, die nach dem Londoner Zahlungsplan für das laufende Jahr zwischen 3 und 4 Milliarden (genaue Angaben hierüber sind nicht möglich, da sich die endgültige Summe nach der jeweiligen Höhe der im voraus nicht zu bestimmenden deutschen Ausfuhr richtet) betragen hätten, auf 720 Millionen Goldmark ermäßigte. Auf der andern Seite wurden jedoch die Sachleistungen, d. h. diejenigen Leistungen, die in Rohstoffen, industriellen Erzeugnissen und sonstigen Gütern bestehen, auf 1450 Millionen Goldmark erhöht, so daß insgesamt immer noch eine Leistung von etwa 2,2 Milliarden Goldmark zu erfüllen gewesen wäre, eine Summe, die ebenso wie die vorher in London festgesetzte unmöglich erfüllt werden konnte aus dem einfachen Grunde, weil auch diese Forderung die Leistungsfähigkeit der deutschen Wirtschaft bei weitem überschreitet. Denn in Wirklichkeit

Digitized by Google

würde sich die Barzahlungsleistung doch weit über den angegebenen Satz von 720 Millionen steigern. Es handelt sich nämlich daneben um den Gegenwert des Clearing, d. h. die Beträge, die monatlich auf Grund des deutsch-alliierten Schuldenausgleiches an die Verbandsmächte abgeführt werden müssen und etwa jährlich 400 Millionen Goldmark betragen. Weiter muß man als Barzahlung auch diejenigen Devisen in Rechnung stellen, die zur Bezahlung für die Rohstoffe, deren wir zur Herstellung unserer Sachleistungen bedürfen, dienen. Hierbei sei bemerkt, daß, vielleicht abgesehen von den Kohlenlieferungen, für die übrigen Sachleistungen etwa 25 % des Wertes an Rohstoffen aus dem Auslande bezogen werden müssen. Wir würden also auf Grund der in Cannes getroffenen Regelung auf eine Goldleistung für 1922 von ungefähr 1,5 Milliarden Goldmark kommen, während es sich scheinbar nur um eine Zahlung von 720 Millionen Goldmark handelte. Das ist eine Summe, die von der deutschen Wirtschaft überhaupt nicht, und wenn, so doch nur um den Preis einer vollkommenen Zerrüttung des deutschen Wirtschaftslebens hätte geleistet werden können. Hinzu kommen nun aber noch diejenigen Zahlungen, die der Industrie für die Hergabe von Sachgütern vergütet werden müssen, und wofür ebenfalls nahezu eine weitere Goldmilliarde, allerdings in Papiermark ausgedrückt, hätte bereitgestellt werden müssen. Das sind Leistungen, die unter keinen Umständen selbst bei bestem Willen der Regierung zu erfüllen sind. Wenn demgegenüber von gewissen Seiten darauf hingewiesen wird, daß doch gegenüber dem Londoner Zahlungsplan eine bedeutende Erleichterung für 1922 die Folge gewesen sei, so muß man bedenken, daß Deutschland sich in der Lage eines durch Unglücksfälle und Entbehrungen aller Art aufs äußerste geschwächten Menschen befindet, der unter einer ihm auferlegten Zentnerlast auch dann zusammenbrechen muß, wenn ein paar Pfund davon weggenommen werden.

Zu einem Abschluß ist nun freilich die Konferenz von Cannes nicht gekommen, und das hier angedeutete Moratorium ist in der beabsichtigten Form noch nicht erlassen worden. Es ist aber durchaus nicht zwecklos, sich eingehend mit diesen Dingen zu befassen, denn der in Cannes schließlich gefundene Ausweg der Dekadenzahlungen von 31 Millionen Goldmark stellt nur ein kurzes Provisorium dar; über kurz oder lang wird doch wieder eine eingehende Unterhaltung über diese Frage zwischen den beteiligten Regierungen stattfinden müssen. In diesem Zusammenhang ist es wesentlich, sich mit den Bedingungen näher zu befassen, unter denen der Zahlungsaufschub überhaupt erst gewährt werden sollte. Es ist uns aufgegeben worden, 1. unsere Zölle künftig in Goldmark zu berechnen, 2. die Eisenbahn- und Posttarife so zu erhöhen, daß sich diese Reichsbetriebe selbst erhalten, 3. unsere Kohlenpreise den Weltmarktpreisen anzupassen, 4. den Reichshaushalt ins Gleichgewicht zu bringen, 5. die Abwanderung von Kapital zu verhindern, 6. den Papiergeldumlauf einzuschränken und 7. das Statut der Reichsbank neu zu ordnen. Hier sind Dinge in einem Atem genannt, die sich nicht so ohne weiteres vereinbaren lassen. Die Aufstellung der Bedingungen beweist, daß auch jetzt wieder weniger sachliche als politische Motive die eigentliche Triebfeder des Handelns bilden. Ein volkswirtschaftlicher Fachmann, dessen Ziel eine wirkliche Gesundung der wirtschaftlichen Verhältnisse in Deutschland ist, hätte diese Bedingungen sicher nicht aufgestellt. Nichtsdestoweniger kann man sich mit einem Teil derselben abfinden. Von der Notwendigkeit, die Finanzen Deutschlands ins Gleichgewicht zu bringen, ist jeder ehrliche Deutsche aufs tiefste überzeugt. An diese Aufgabe muß aber Deutschland frei von jedem äußeren Zwang herangehen. Es sind daher diejenigen Pläne, die auf eine Beseitigung der deutschen Finanz-

Digitized by Google

hoheit hinzielen und die in den Bedingungen, betreffend Kapitalauswanderung und Reform der Reichsbank, schon ziemlich deutlich zum Ausdruck kommen, abzulehnen. Wir müssen uns dagegen wehren, daß neue Sanktionen über uns verhängt werden, nachdem wir mit vieler Mühe die im vorigen Jahre über uns verhängten wieder beseitigt haben. Wir müssen vor allen Dingen mit größter Sorgfalt darauf achten, daß unter dem Deckmantel dieser Bedingungen für die Gewährung gewisser Zahlungserleichterungen nicht etwa die in dem Versailler Vertrag geschmiedeten Fesseln noch durch weitere Daumenschrauben ergänzt werden. Wir dürfen die Hand nicht dazu bieten, daß das Zerstörungswerk, das in Versailles vielleicht noch nicht vollständig genug gelang, nun noch nachträglich eine Krönung dadurch erfährt, daß der Freizügigkeit des deutschen Kapitals im Auslande ein tödlicher Stoß versetzt wird. Denn wenn es dem deutschen Unternehmertum versagt ist, im Auslande neue Stützpunkte für den auswärtigen Handel zu gewinnen, dann ist das Veredlungsland Deutschland allerdings dem Untergange preisgegeben.

Was die Bedingungen betrifft, die mit gewissen Änderungen anzunehmen wären, so ist zu sagen, daß die Forderung, unsere Zölle künftig in Goldmark zu berechnen, zum größten Teil bereits durch die Verordnung über Zahlung der Zölle in Gold erfüllt ist, insofern, als wir bereits jetzt den 40 fachen Friedenswert der Zölle erheben und damit der Entwertung der Mark zum großen Teil schon Rechnung getragen haben. Ein anderer wichtiger Punkt ist die Erhöhung der Eisenbahn- und Posttarife, die ja auch bereits in einem Umfange erfolgt ist, wie man ihn noch vor kurzer Zeit nicht für möglich gehalten hätte. Einsichtige Wirtschaftskreise sind der Meinung, daß die Grenze des wirtschaftlich Möglichen in dieser Beziehung vielleicht schon überschritten ist, während in naher Zukunft eine weitere starke Erhöhung der Eisenbahngebühren bevorsteht. Jedenfalls ist der Wunsch der Verbandsmächte nach dieser Richtung hin voll erfüllt; denn im Haushalt der Reichsbahn für 1922 ist bereits das Gleichgewicht mit 65,9 Milliarden M. im ordentlichen Etat hergestellt, während im außerordentlichen ein Fehlbetrag von 6,7 Milliarden M. angesetzt worden ist. So weit der Entwurf. Ob das endgültige Ergebnis des Wirtschaftsjahres 1922 auch nur im entferntesten dem Bilde entspricht, das sich bis jetzt der Reichsverkehrsminister über die finanzielle Entwicklung der Eisenbahn im kommenden Jahre gemacht hat, wird abzuwarten sein. Auf der anderen Seite ist die Post allerdings nicht imstande, ihren ordentlichen Etat ins Gleichgewicht zu bringen, vielmehr weist dieser einen Fehlbetrag von 2,1 Milliarden M. auf. Hinzu kommt ein solcher im außerordentlichen Etat von 2 Milliarden M. Insgesamt haben also nach dem Voranschlag die Betriebsverwaltungen einen Zuschußbedarf von 11 Milliarden M.

Die Anpassung der Kohlenpreise an den Weltmarktpreis ist ein Thema, das die deutsche Wirtschaft schon beträchtliche Zeit vor Abhaltung der Konferenz in Cannes beschäftigt hat, besonders lebhaft seit der im Sommer 1920 in Spa stattgefundenen Reparationskonferenz. Auf Grund des damals geschlossenen Abkommens ist Deutschland verpflichtet, monatlich 2,2 Millionen t bester Kohle an die Verbandsmächte, will sagen Belgien, Frankreich und Italien, abzuliefern. Für den auf dem Landwege beförderten Teil wird aber nur der deutsche Inlandspreis in Rechnung gestellt. Angesichts dieser Tatsache muß man die Frage stellen: Können wir es uns als ein verarmtes Volk leisten, an Frankreich und Belgien noch länger unsere beste Kohle zum Inlandspreise zu liefern und damit diesen Ländern nach dem jetzigen Stande der Valuta ein Geschenk von mehreren hundert Millionen Goldmark jährlich zu machen? Wir schädigen uns dadurch auch noch in einer anderen Weise, indem nämlich durch eine derartige Kohlenpreispolitik die

Digitized by Google

westeuropäische Eisenindustrie in den Stand gesetzt wird, mit Hilfe billigster Kohle die Eisenindustrien aller übrigen Länder einschließlich unserer eigenen vom Weltmarkte zu verdrängen. Nun ist allerdings zuzugeben, daß der inländischen Fertigindustrie durch eine Erhöhung der Kohlenpreise die Selbstkosten verteuert werden. Anderseits tauscht sie dafür aber einen Vorteil ein, der gar nicht hoch genug zu veranschlagen ist. Denn die Tatsache, daß die Industrie einen Kohlenpreis anlegt, der sich unter dem Weltmarktpreis hält, wird von den ausländischen Industrien dazu benutzt, gegen die deutsche Industrie den Vorwurf des Dumping, d. h. der künstlichen Unterbietung, zu erheben. Durch diesen Vorwurf, der bekanntlich ein außerordentlich wirksames Hetzmittel gegen die deutsche Industrie geworden ist, ist dieser im Laufe der Zeit empfindlicher Schaden zugefügt worden. Wenn also diese Beschuldigungen in Zukunft nicht mehr erhoben werden können, so wird dies unserer Industrie außerordentlich zustatten kommen. In derselben Richtung bewegt sich der Abbau der sogenannten Subsidienpolitik. Gemeint sind damit die Beträge, die das Reich zur Verbilligung der Lebensmittel der gesamten Bevölkerung aufwendet. Mit dieser Politik soll jetzt aufgeräumt werden. Tatsächlich sind in den Vorentwurf des Reichshaushalts für 1922 Mittel für Lebensmittelverbilligung nicht mehr eingestellt worden. Die angekündigte Mehl- und Brotpreiserhöhung um 75 % weist darauf hin, daß zukünftig der deutsche Staatsbürger nicht mehr damit rechnen kann, daß das Reich zu den Kosten seiner Lebenshaltung beiträgt.

Die Verhandlungen von Cannes haben damit geendigt, daß Deutschland seitens der Reparationskommission Dekadenzahlungen von 31 Millionen Goldmark auferlegt wurden. Ferner ist der deutschen Regierung aufgegeben worden, zum 27. 1. 22 einen Reform- und Garantieplan vorzulegen, der außer der Reform des deutschen Haushalts und des Notenumlaufs auch ein vollständiges Programm für die Barzahlungen und Sachlieferungen für das Jahr 1922 enthalten muß. Die Frist ist offenbar deswegen so kurz bemessen, damit an die Stelle des laufenden Provisoriums eine Regelung tritt, die das Jahr 1922 umfaßt. Die Regierung befindet sich nun in einer sehr schwierigen Lage. Sie soll einerseits einen Reformplan vorlegen, der die deutschen Finanzen in Ordnung bringt, anderseits ein Reparationsprogramm in Vorschlag bringen, das den Wünschen der Verbandsmächte entspricht. Hierin liegt ein Widerspruch, der unseres Erachtens gegenwärtig nicht zu lösen ist. Auch nicht durch das inzwischen zustande gekommene „Steuerkompromiß". Zu näherem Verständnis ist es nötig, sich ein Bild von dem bereits vorliegenden Gesetzentwurf, betreffend den Reichsetat, zu machen, denn nur an Hand dieser Ziffern läßt sich feststellen, was denn eigentlich für die Reparation übrigbleibt, wenn gleichzeitig die andere Forderung, d. h. das Gleichgewicht des Haushalts, erfüllt werden soll. Der Reichsetat besteht bekanntlich aus drei großen Teilen: dem allgemeinen, dem Etat der Betriebsverwaltungen und dem Kontributionsetat. Nach dem Voranschlag für 1922 ergibt sich beim ordentlichen Haushalt der allgemeinen Reichsverwaltung ein Überschuß von 18 Milliarden M. Dagegen erfordert der außerordentliche Haushalt des allgemeinen Etats einen Zuschuß von 3,1 Milliarden M. Die Betriebsverwaltungen, d. h. Eisenbahn und Post, von denen, wie schon erwähnt, die erstere im ordentlichen Etat balanciert, schließen zusammen mit einem Anleihebedarf von 11 Milliarden M. ab, während für den Haushalt des Friedensvertrages außer dem Überschuß des ordentlichen Haushalts der allgemeinen Verwaltung von 18 Milliarden M. nichts zur Verfügung steht. Zur Ausführung des Versailler Vertrags werden im ganzen etwa 228 Milliarden Papiermark in Anschlag gebracht. Zieht man die erwähnten 18 Milliarden M. davon ab, so bleibt ein Fehlbetrag von 210 Milliarden M., so daß sich einschließlich

Digitized by Google

der übrigen erwähnten Fehlbeträge insgesamt ein Anleihebedarf von 224 Milliarden M. ergibt. Nun ist dieser Voranschlag anscheinend unter Zugrundelegung der Ziffern aus dem Londoner Zahlungsplan aufgestellt worden. Aber selbst wenn man annimmt, daß ein wesentlicher Zahlungsaufschub stattfindet, so bleibt die Summe der Verpflichtungen, die uns die Verbandsmächte jedenfalls für 1922 auferlegen werden, noch immer so ungeheuer groß, daß kein Gedanke daran besteht, diese Forderungen aus den Ergebnissen der Steuererträgnisse zu bestreiten. Nun muß man weiter berücksichtigen, daß die zu erwartenden Einnahmen aus den neuen, d. h. noch nicht einmal genehmigten Steuergesetzen bei der Aufstellung des Haushalts bereits voll in Ansatz gebracht worden sind. Die Regierung ist dabei einfach von der Annahme ausgegangen, daß bei dem dringenden Bedarf des Reiches die in Vorschlag gebrachten Gesetze bis zum Beginn des Rechnungsjahres (1. April 1922) zur Einführung gelangen würden. Hieraus ergibt sich, daß der ganze Voranschlag tatsächlich in der Luft schwebt, denn, wie bekannt, sind in den Steuerausschüssen, die sich mit den Vorlagen der Regierung zu befassen hatten und in denen mitunter sehr viel gute sachliche Arbeit geleistet wird, an den Regierungsvorlagen starke Abstriche gemacht worden, die sich bei den Verbrauchssteuern allein auf rund 12 Milliarden M. belaufen. Genau so sind bei den Vermögenssteuern infolge Verbesserung der Tarife usw. Ausfälle zu erwarten, die sich jedoch in keiner Weise abschätzen lassen. Statt des theoretisch errechneten Überschusses im Voranschlag kann sehr wahrscheinlich der umgekehrte Fall eintreten, daß wir mit einem sehr erheblichen Minus im ordentlichen Haushalt zu rechnen haben. Angesichts dieser Sachlage entsteht die Frage, woher denn nun eigentlich die Summen beschafft werden sollen, um den voraussichtlichen Kontributionsetat ins Gleichgewicht zu bringen. Die Sozialdemokratie weiß hierfür ein Mittel, nämlich die sogenannte Erfassung der Sachwerte. Man versteht darunter die Erfassung eines Teiles der Produktionsmittel der deutschen Wirtschaft, sei es durch Beteiligung an industriellen Unternehmungen oder durch Schaffung von Zwangshypotheken. Daß ein derartiger Eingriff in den Privatbesitz die folgenschwersten Erscheinungen, wenn nicht gar den Ruin der ganzen Volkswirtschaft bedeutet, darüber hat man sich in diesen Kreisen anscheinend noch keine Gedanken gemacht. Man fordert ein sichtbares Opfer des Besitzes. Als ob der Besitz nicht schon genügend Opfer gebracht hätte? Es steht fest, daß nach Durchführung der neuen Steuergesetze auf den Besitz etwa 60 % und auf den Verbrauch nur 40 % entfallen. Die Hauptlast der Steuer trägt also unzweifelhaft schon jetzt der Besitz. Es ist daher nur recht und billig, wenn die Steuerschraube nach dieser Richtung nicht weiter angezogen wird. Tatsächlich bilden die sogenannten Zuschläge, die das neue Vermögenssteuergesetz für die Dauer von 15 Jahren vorsieht, und die gleichzeitig ein Ersatz für das fallengelassene Reichsnotopfer darstellen sollen, eine sehr starke Belastung für den Besitz. Dadurch wird bereits in vielen Fällen die Substanz des Vermögens angegriffen, da sich derartig hohe Abgaben unmöglich aus den laufenden Eingängen werden bestreiten lassen.

Im übrigen muß bei der Betrachtung dieser Frage immer auf die Tatsache hingewiesen werden, daß unser Steuerdruck bereits bis zum äußersten angespannt ist. Im Art. 232 des Versailler Vertrages wird ausdrücklich bestimmt, daß der Steuerdruck im Deutschen Reiche ebenso schwer sein müsse wie in irgendeinem Lande, das in der Reparationskommission vertreten sei. Der gelegentlich erhobene Vorwurf, die deutschen Verbrauchssteuern seien im Verhältnis zu anderen Ländern, namentlich aber zu England, viel zu niedrig, wird vollkommen durch die vorgeschlagene Erhöhung der indirekten Steuern und Zölle entkräftet. Im allgemeinen läßt sich sagen, daß durch die neuen Steuergesetze die Belastung des deutschen Steuerzahlers

Digitized by Google

diejenige des einzelnen Staatsbürgers in den Verbandsländern bei weitem übertreffen wird. Dr. Rathenau hat die Behauptung, daß der Deutsche fernerhin eine schwerere Bürde trägt als der Bewohner irgendeines anderen Landes, insbesondere der Engländer oder der Franzose, in Cannes ausdrücklich nachgewiesen.

Aus dem Vorstehenden geht unzweifelhaft hervor, daß mit Hilfe der Steuern die Reparation selbst auf ermäßigter Grundlage nicht zu bestreiten ist. Es ist das eine Wahrheit, die nicht neu ist, die aber bei uns anscheinend noch immer nicht begriffen wird, sonst müßte man doch die Versuche am untauglichen Objekt unterlassen. Die Steuerschraube ist bis zum äußersten angespannt. Jede weitere Umdrehung führt zur Überspannung. Die Erfahrung lehrt, daß ein überspanntes Steuersystem nur geringe Erträgnisse liefert, weil sich der gequälte Staatsbürger dann eben den unvernünftigen Forderungen, die der Staat an ihn stellt, zu entziehen suchen wird. Unsere Regierung hat ja die besten Erfahrungen auf diesem Gebiete bereits im vorigen Jahre gemacht. Sie stand damals wie heute auf dem Standpunkt, daß, obgleich die Lasten nicht zu tragen seien, trotzdem der Versuch der Erfüllung gemacht werden müsse. Der Reichskanzler Dr. Wirth hat in seiner auf das Londoner Ultimatum folgenden Programmrede eine Summe genannt, womit die Reparationen auf die Dauer erfüllt werden sollten. Er rechnete damals für den Dauerzustand etwa mit 100 Milliarden Papiermark. Wie irrig die Rechnung gewesen, haben die Ereignisse inzwischen bewiesen. Die Ausführung scheiterte im vorigen Jahre an der Umwandlung der Papiermark in Goldmark, auf der bisher das ganze Reparationssystem aufgebaut war. Es zeigte sich, daß es zweierlei ist: die Reparation durch Steuern in Papiermark aufzubringen und denselben Betrag in die fremde Valuta zu übertragen. Hier müssen gewaltige Kaufoperationen eingeschaltet werden. Der Valutamarkt wird zu ganz bestimmten Terminen, die die Spekulation natürlich kennt und sich zunutze macht, in Anspruch genommen. Die Folge ist eine ungeheure Entwertung der Mark, die alle vorher aufgestellten Berechnungen über den Haufen wirft und zu keinem Ziele führt. Wir werden auch jetzt wieder in dieselbe Lage kommen. Einmal sind, wie wir bereits am Anfang unserer Ausführungen klargelegt haben, die Goldmarkleistungen, die jedenfalls von uns verlangt werden, höher, als der deutsche Geldmarkt, ohne in Erschütterung versetzt zu werden, abzugeben vermag. Außerdem besteht keine Möglichkeit, die Steuern auch nur annähernd so hoch zu schrauben, daß wenigstens in der Parität eine annähernde Deckung der Forderungen bewerkstelligt werden könnte. Es wird uns jedenfalls nichts übrig bleiben, als die gefährliche Inflation der Noten noch weiter zu vermehren, wodurch natürlich im Grunde niemandem gedient sein kann, weder dem Gläubiger noch dem Schuldner.

Die Regelung der Reparation für 1922 wird im wesentlichen davon abhängen, wieweit es dem neuen französischen Ministerpräsidenten Poincaré gelingt, seine Ansichten über Siegerpolitik, die er als Journalist in den letzten Jahren ausgiebig verbreitet hat, in die Wirklichkeit umzusetzen. Man ist sich noch nicht klar darüber, ob er, unbekümmert um die weltpolitischen Wirkungen seines Auftretens, eine Politik gegenüber Deutschland auf eigene Faust machen wird, oder ob er, nachdem sein Ehrgeiz befriedigt und er wieder an der Spitze der Geschäftsführung der französischen Politik steht, in die Bahnen des so heftig von ihm bekämpften Briand einlenken und mit England zusammen eine Politik des europäischen Wiederaufbaues treiben wird, eine Politik, die sowohl Deutschland als auch Rußland gegenüber dasjenige Mindestmaß von Gerechtigkeit zubilligt, das nötig ist, um diese Länder wieder zu vollwertigen Gliedern der europäischen Wirtschaftsfamilie zu machen. Lloyd George seinerseits hat in seiner letzten großen Rede vor den englischen Nationalliberalen seinen Standpunkt in nicht mißzuverstehender

Digitized by Google

Weise klargelegt. Die ganze Rede war eine einzige Polemik gegen Poincaré. Der englische Ministerpräsident hat damit aller Welt zu erkennen gegeben, daß er an seinen Wiederaufbauplänen unter allen Umständen festhalten wird, selbst auf die Gefahr hin, sich in Gegensatz zu der gegenwärtigen französischen Regierung zu setzen. Zweifellos erfährt die Politik Lloyd Georges eine starke Unterstützung durch die Haltung Amerikas, über die bereits einige, wenn auch unverbindliche, so doch hoch bedeutsame Äußerungen vorliegen. Ein Bericht, den der frühere amerikanische Ernährungsminister Hoover der amerikanischen Regierung erstattet hat, ist deshalb besonders bemerkenswert, weil er ein Licht auf die Haltung der amerikanischen Regierung widerspiegelt, die diese in Genua einnehmen könnte, vorausgesetzt natürlich, daß Amerika auf der Konferenz erscheint, worüber bald Klarheit geschaffen werden dürfte. Bemerkenswert ist, daß Hoover ein erfolgreiches Eingreifen zur dauernden Wiederherstellung des wirtschaftlichen Gleichgewichts der Welt nur unter folgenden Bedingungen für möglich hält: erstens, daß die Bezahlung des deutschen Schadenersatzes so bemessen wird, daß sie die Zahlungsfähigkeit des deutschen Volkes nicht überschreitet; zweitens, daß die Inflation in den Hauptländern Europas aufhört.

Wenn die Konferenz in Genua für Deutschland irgendeine wesentliche Bedeutung gewinnen soll, dann müssen allerdings diese beiden Punkte, die der Amerikaner jetzt in so eindeutiger Weise in den Vordergrund gerückt hat, in der ausgiebigsten Weise besprochen und sinngemäß in die Praxis übergeführt werden; wie es denn überhaupt vollkommen ausgeschlossen sein muß, daß etwa, wie es französische Stimmen wünschen, in eine Erörterung über die Reparation nicht eingetreten werden soll. Das ist heute ein Ding der Unmöglichkeit. Dann würden wir ja dasselbe Schauspiel wie auf der Brüsseler Finanzkonferenz 1920 erleben, wo die besten Kenner des Wirtschaftslebens vereinigt waren, um sich über die durch den Krieg hervorgerufenen internationalen Finanzfragen zu unterhalten, aber ängstlich bemüht waren, das wichtigste Problem, nämlich die Reparationsfrage, ganz aus der Besprechung herauszulassen. Damals war die Welt eben noch nicht reif für eine freimütige Erörterung der allerdrückendsten Probleme. Aber von Genua kommen und das Reparationsproblem zum mindesten nicht erörtert zu haben, hieße, in Rom gewesen sein und den Papst nicht gesehen haben.

Einen gewissen Anhaltspunkt für das, was in Genua zur Erörterung stehen wird, gibt die Denkschrift, die seinerzeit in Cannes von Lloyd George überreicht wurde. Sie zielt ab auf den wirtschaftlichen und finanziellen Wiederaufbau Europas, einen Plan, in dem sowohl Rußland wie Deutschland eine Rolle spielen. Ihre Bemerkungen über die Reparationen sind außerordentlich dürftig und geben zu besonderen Hoffnungen für uns wenig Anlaß. Es ist überhaupt verfehlt, auf die Hilfe Englands in der Reparationsfrage allzu große Hoffnungen zu setzen. Im Grunde billigt nämlich auch England die Reparationspolitik. Nur sind die Engländer mit der gegenwärtigen Form, in der die Reparationen gezahlt werden, unzufrieden, weil sie die Wirtschaft Europas zu stark aus dem Gleichgewicht bringen und damit der englischen Wirtschaft, die an einem gesunden Gang der festländischen Wirtschaft stark interessiert ist, großen Schaden zufügen. Sie sind daher bestrebt, die Reparationen in Formen zu bringen, die ihren besonderen Interessen entsprechen. Man darf nie aus dem Auge verlieren, daß die Engländer in der deutschen Industrie ihre schärfste Wettbewerberin sehen, die nach Möglichkeit zu unterdrücken ein Ziel ist, das alle englischen Industriellen aufs innigste wünschen.

Die wahren Absichten der englischen Industriellen, denen sich jedenfalls auch die englische Regierung im wesentlichen anschließen wird, gehen aus der Denkschrift

Digitized by Google

hervor, die der englische Industriellenverband im November vorigen Jahres der Öffentlichkeit unterbreitet hat. Es kommt darin klar zum Ausdruck, daß es im wesentlichen die Form der Reparation ist, deren Abänderung gewünscht wird. Man denkt daran, die deutschen Kontributionen so zu verändern, daß sie der englischen Industrie nicht gefährlich werden können. Zunächst wird vorgeschlagen, in deutlicher Anlehnung an Pläne, die die links gerichteten Parteien in Deutschland bereits in Vorschlag gebracht haben, an Stelle der Forderungen von Regierung zu Regierung, Forderungen von Privatleuten an Privatleute treten zu lassen. Die Ausführung denkt man sich in der Weise, daß Vorzugsaktien und Zwangshypotheken der deutschen Unternehmungen der Regierung übergeben werden; diese gibt sie an die Regierung der Verbandsmächte weiter, die ihrerseits diese Forderungen an die Industriellen ihrer Länder abtreten könnte. Dieser Plan soll gleichzeitig dazu dienen, Frankreich sofort Bargeld zu verschaffen. Man läßt nämlich deutlich durchblicken, daß die französische Regierung ihre auf diesem Wege erhaltenen Pfänder dem Geldmarkt der ganzen Welt anbieten kann. Zweitens kommt es der englischen Industrie darauf an, zu verhindern, daß die Deutschen Sachleistungen ausführen, wodurch der englischen Industrie Wettbewerb gemacht wird. Deutschland soll daher möglichst nur solche Stoffe ausführen, die den Volkswirtschaften der Verbandsländer Nutzen bringen, wie Kali, Holz, Kohle usw. Ferner wird beabsichtigt, die Deutschen Bau- und Konstruktionsarbeiten in unerschlossenen und verwüsteten Gebieten, z. B. in Rußland, Asien, Afrika, Südamerika, ausführen zu lassen, allerdings, und das ist der springende Punkt, unter technischer Führung der Westmächte. Dadurch soll verhindert werden, daß Deutschland etwa durch derartige Arbeiten von sich aus eine wirtschaftliche Durchdringung derjenigen Länder vornimmt, in denen es diese Arbeiten ausführt. Dieser Plan enthüllt die wahren Absichten der Engländer. Deutschland würde mit seiner Annahme weder Herr über seine Kapitalien, noch über seine Arbeit sein, es würde sich hierbei um eine Kolonisierung handeln, die Deutschland auf eine Stufe mit Indien und Ägypten stellt. Warten wir ab, was die zwangsläufige Entwicklung der Wirtschaft, die sich unter allen Umständen durchsetzen wird, aus all den angedeuteten Plänen machen wird.

Rundschau in allen Marinen.

(Abgeschlossen Ende Januar 1922.)

Zur Lage.

Die Konferenz in Washington hat ihren wesentlichen Abschluß mit der vorläufigen Unterzeichnung des Viermächte-Vertrags über den Stillen Ozean und des Flottenabkommens der fünf Seemächte gefunden. Wer erwartet hatte — wie dies namentlich in der vielfach idealistisch hochgestimmten öffentlichen Meinung Amerikas zu beobachten war —, daß die bestehenden Interessengegensätze und militärischen Gefahren der Zukunft durch Verträge dieser Art endgültig zu bannen sein würden, sah sich betrogen. Der Urheber des Viermächte-Vertrags, Senator Lodge, wies mit Recht darauf hin, daß solche Übereinkommen keine Garantie gegen den Krieg bieten können, daß gleiche Versuche zu unzähligen Malen den Krieg nicht zu verhindern vermochten und daß ihr Wert in der „Förderung gegenseitiger Achtung und Rücksicht" beruhe. Erinnert man sich in

Digitized by Google

diesem Zusammenhange des Wortes Bismarcks, daß Verträge immer nur innere Geltung behalten, so lange die ihnen zugrunde liegenden Verhältnisse und Interessen unverändert bleiben, so erhält diese „Einigung" über den Stillen Ozean das Gepräge äußerster Leere. Der Wortlaut verpflichtet Amerika, England, Frankreich und Japan zur „Achtung der gegenseitigen Rechte" im Stillen Ozean. Meinungsverschiedenheiten ernsterer Art sollen durch Konferenzen behandelt, über Angriffe „von außen" gemeinsame Handlung beschlossen werden. Das Abkommen soll 10 Jahre in Kraft bleiben, bei 12monatiger Kündigung, und das englisch-japanische Sonderbündnis mit seiner Ratifizierung erlöschen. — Wie man sieht, gehen diese schattenhaften Redensarten an den bestehenden Gegensätzen — Japans Bevölkerungsproblem und dem Kampf um die Vorherrschaft in China und der Inselwelt — völlig vorüber und würden jedes greifbaren Inhalts entbehren, wenn nicht im Zusammenhange mit dem Flottenabkommen noch etwas Positives über die Befestigung der Inseln vereinbart worden wäre.

Wie erinnerlich, hatte Japan als Gegenbedingung gegen die Annahme des Großkampfschiff-Verhältnisses 5 : 5 : 3 die Einstellung weiterer Befestigungen der amerikanischen Inseln im Stillen Ozean verlangt. Dementsprechend haben die Vereinigten Staaten sich gebunden, die Inseln Guam und Manila nicht weiter militärisch auszubauen, aber auch Japan verpflichtet sich, den gegenwärtigen Stand seiner Inselbefestigungen zu wahren. Sehr bald erhob sich dann ein Streit darüber, wie weit Japan sein „Mutterland" rechnen könne und wo die „Außeninseln" beginnen sollten, namentlich beanspruchte Japan den ungehinderten Ausbau der Bonin-Inseln (etwa 250 sm südlich von Yokohama), der aber ebenso wie für die Pescadores-Inseln untersagt bleibt. Die gleiche Bestimmung trifft Hongkong und Formosa. Aber auch die militärischen Kreise der Vereinigten Staaten sind wenig erbaut von dem Ergebnis dieser Verhandlungen und betrachten Guam und Manila im Falle eines Krieges, — den sie nach wie vor für unvermeidlich halten, für von vornherein verloren. Mit herber Kritik stellt die Fachpresse fest, daß England mit seinen alten und zahlreichen Stützpunkten — Hongkong, Singapore, Labuan (Nord-Borneo), Gilbert- und Salomo-Inseln, dazu dem australischen Rückhalt — und Japan mit seiner gesicherten Flankenstellung zu den riesigen und kräfteverzehrenden Anmarschwegen (Hawaii-Philippinen — 4600 sm) die Nutznießer der Lage geblieben seien und Amerika diplomatisch unterlegen sei.

Will man nun auch dieser Auffassung nicht ganz zustimmen, denn schließlich haben doch auch England und Japan namhafte militärische Opfer gebracht, und der Gedanke war doch gerade der, den status quo unter möglichst gleichen Verzichtleistungen festzuhalten, so ist doch die Gesamtlage alles eher als befriedigend und dauerhaft gelöst zu betrachten. Eine innere Annäherung der Konkurrenten hat keineswegs stattgefunden, der Zeitpunkt des Konfliktes ist lediglich — sehr zum Heil der Welt — verschoben, und es ist höchstens gestattet, aus häufiger diplomatischer Zusammenarbeit Fortschritte in der Abgrenzung der Interessen zu erwarten.

Kann man somit dieses Abkommen als inhaltslos und wenig fördernd bezeichnen, so haben wir geradezu ein Muster innerer Unaufrichtigkeit in dem Verzicht auf die Ausübung des uneingeschränkten Unterseehandelskrieges vor uns, zu dem sich Frankreich verpflichtete, um seine 90 000 t-U-Bootsforderung durchzudrücken. Es wurden hier schon im Januarheft die maßgeblichen Ansichten über den Wert dieser Verpflichtung gekennzeichnet; es genügt heute, ergänzend zu berichten, daß auf Englands Betreiben das bewaffnete Handelsschiff (mit Geschützen bis zu 15 cm!) seine förmliche Daseinsberechtigung für die Zukunft erhalten

Digitized by Google

hat. Um die Lage kurz zu beleuchten: Frankreich verpflichtet sich demnach, im Kriegsfalle u. a. derart bewaffnete Dampfer zu warnen, anzuhalten, zu durchsuchen und im Falle der berechtigten Versenkung für die Sicherheit der Bemannung und der Fahrgäste zu sorgen! — Wie schrieb Admiral Aube im Jahre 1886?

„Morgen bricht ein Krieg aus, ein alleinfahrendes Torpedoboot hat einen Dampfer ausgemacht mit einer Ladung, reicher als die der reichsten spanischen Galleonen, Besatzung und Fahrgäste belaufen sich auf mehrere hundert Menschen; wird das Torpedoboot dem Kapitän signalisieren, daß es da ist, den Dampfer beobachtet und ihn versenken kann, und ihn daher auffordert, mitsamt seiner Bemannung und seinen Fahrgästen ihm als Gefangener in den nächsten französischen Hafen zu folgen? Auf solche gleich dumme wie ritterliche Erklärung an Euch, Ihr Herren Engländer von Fontenoy, würde der Kapitän mit einer wohlgezielten Granate antworten, die das Torpedoboot mitsamt seiner Besatzung und seinem ritterlichen Führer versenken würde, und würde seinen Weg ruhig fortsetzen. Also wird das Torpedoboot von weitem unsichtbar dem Dampfer folgen und wird in der Nacht, mit der größten Stille, Dampfer, Ladung, Besatzung und Fahrgäste zum Hades senden, und der Kommandant wird nicht nur in Seelenruhe, sondern vollbefriedigt seine Kreuzfahrt weiter verfolgen."

Die hier vor Washington geäußerte Vermutung, die asiatischen Fragen würden jetzt schon alle Zukunft beherrschen und Europa in die Rolle des Altenteils zurücksinken lassen, hat sich nicht bestätigt. Europa, das unter den Folgen des unausführbaren Friedensschlusses sich windende, hat Weltpolitik und Interesse zu sich zurückgezwungen. Das verbindende Glied war die geforderte Abrüstung Frankreichs, als Vorbedingung für die englische Flottenabrüstung und damit für sämtliche obengenannten ostasiatischen Vertragsfragen. Als Ministerpräsident Briand nach Washington fuhr, war die französische Politik in der Idee befangen, daß sie England und die Vereinigten Staaten gegeneinander ausspielen könne. Ungewarnt durch die in Washington zu beobachtende Herzlichkeit der englisch-amerikanischen Beziehungen, verfocht Briand die These der französischen Rüstungen gegen Deutschlands „Rachedrohung". Wir schilderten hier bereits, wie die glänzenden Reden verhallten und Frankreichs Widerstand gegen Errichtung eines dauernden Friedens drüben verstimmte. Man sah die Aussichten auf einen allgemeinen wirksamen Abbau der Rüstungen und damit das ganze Ergebnis der Konferenz bedroht, ja vereitelt, und eine Isolierung des herrschwütigen Frankreich setzte ein, wie sie noch vor wenigen Monaten undenkbar schien. Frankreich aber, auf seinem Wege beharrend, stürzte Briand, der ihm trotz seiner flammenden Reden nicht unversöhnlich genug schien, und erhob Poincaré zum Ministerpräsidenten, dessen politisches Programm mit den englischen Forderungen für die Zukunft Europas in hartem Gegensatz steht. Es gibt kaum eine einzige Frage, in der die beiden Großmächte heute übereinstimmen. Frankreich, das mit seinem Angora-Bündnis der englischen Vormachtsbestrebung in Kleinasien in die Flanke fällt, das seine U-Bootsrüstung durchsetzt und in Tanger im Begriff ist, gegen den englischen und spanischen Widerstand einen beherrschenden Stützpunkt unter dem Vorwand scherifischer Oberhoheit zu begründen, lebt heute noch in dem Glauben, den selbst die Times (16. 1. 22) einen phantastischen Irrwahn nennen, daß Deutschland mit bewaffneter Hand zur Bezahlung seiner uferlosen Schuldsumme gezwungen werden müsse. Es verlangt einen Garantievertrag mit England, der die Sanktionspolitik und Polens Raubluft decken soll. Gleichgültig gegen die englische Forderung des Wiederaufbaues des europäischen und russischen Marktes verstärkt es den Druck im Osten und Westen gegen Deutschland und verfolgt seinen Weg „wie ein wider-

Digitized by Google

strebender Schuljunge" (Millet im „Paris Midi") oder „als Amokläufer, das Messer gegen das Herz Europas gezückt" (amerikanische Presse). So schreitet die Entwicklung nur wenig fort von der gesprengten Konferenz von Cannes zu der nicht weniger problematischen von Genua, an welcher unter diesen Umständen teilzunehmen die Vereinigten Staaten die größte Abneigung bezeigen. England aber, geteilt in seinen Wünschen zwischen einer Erdrosselung der deutschen Konkurrenz und dem Wiederaufbau der europäischen Handelsgemeinschaft, sucht tastend seinen Weg zu einer Umstimmung des französischen Gefährten, gestärkt durch die Regelung der irischen Frage, jedoch immer noch schwer bedroht durch die ägyptische und indische Aufruhrbewegung, das Erbteil der Kriegspropaganda vom „Selbstbestimmungsrecht der Nationen". Italien schließlich, in der Sache den englischen Plänen zuneigend und gegen Frankreichs europäische Stellung von höchstem Mißtrauen erfüllt, enthält sich in diesem Stadium der Dinge aus praktischen Rücksichten der klaren Stellungnahme und entsendet, als Pflaster auf die Erinnerung der franzosenfeindlichen Kundgebungen der letzten Monate, den französisch gerichteten Grafen Sforza, dessen unheilvoller Einfluß auf die Gestaltung der oberschlesischen Grenzlinie in Deutschlands Erinnerung lebt, als Botschafter nach Paris. G.

England.

Neubauten. Der Bau der vier neuen Schlachtkreuzer war im vergangenen Oktober an private Bauwerften vergeben worden. Als der amerikanische Abrüstungsvorschlag bekannt wurde, verfügte die Admiralität sofort die Einstellung der Arbeiten an diesen Schiffen. Dies war ohne Schwierigkeiten möglich, da seit dem Kriege in den Bauverträgen eine Klausel aufgenommen ist, nach der der Bauvertrag hinfällig wird, wenn die Admiralität aus irgendwelchen Gründen auf den Weiterbau verzichten will. Durch die Änderung der ursprünglichen Fassung des Abrüstungsvorschlages wird England der Bau von 2 weiteren Großkampfschiffen als Ausgleich für die Beibehaltung des japanischen Linienschiffes „Mutsu" zugestanden. Da für die geplanten Schlachtkreuzer eine Wasserverdrängung von je etwa 43 000 t vorgesehen war und da in Washington für Großkampfschiffe nur eine solche von 35 000 t als Höchstmaß zugestanden ist, so wird England an Stelle der geplanten Neubauten 2 völlig neue Schiffe konstruieren müssen, wenn es das Washingtoner Marineabkommen durchführen will. Damit würde „Hood" mit einer Wasserverdrängung von 41 000 t einzigartig in der Welt dastehen.

Indienststellung. Der neue Kleine Kreuzer „Capetown" (4190 t, fünf 15,2 cm-K.) soll am 18. 2. 22 zu Probefahrten in Dienst treten und im März den Kreuzer „Cambrian" auf der nordamerikanischen Station ablösen.

Vereinigte Staaten.

Das **Rüstungsabkommen** ist am 19. 1. dem Inhalt nach bekanntgegeben worden. Nicht geklärt ist darin die U-Bootsfrage, soweit sie die den einzelnen Mächten zugestandene Gesamttonnage betrifft, ferner die Frage der Gesamttonnage der leichten Überwasserschiffe, da England infolge der französischen U-Bootsforderungen sich auf eine Beschränkung dieser zur U-Bootsabwehr notwendigen leichten Streitkräfte nicht festlegen wollte.

Sichergestellt sind in dem Abkommen, soweit bekannt, nur folgende Punkte:

1. Die Baupause für Großkampfschiffe soll 15 statt der ursprünglich vorgeschlagenen 10 Jahre dauern. England darf sofort zwei Neubauten von je 35 000 t in Angriff nehmen, die Vereinigten Staaten dürfen die Linienschiffe „Colorado" und „Washington"

Digitized by Google

fertigstellen. Nach ihrer Fertigstellung rangieren die Vereinigten Staaten die beiden Schiffe der „Delaware"-Klasse, England die drei Schiffe der „King George V."-Klasse und „Erin" aus. Japan behält „Mutsu" und streicht dafür „Settsu". Frankreich und Italien dürfen während der Baupause in den Jahren 1927 und 1929 je ein Großkampfschiff auf Stapel legen. Im übrigen sind die Großkampfschiffe zu streichen in der Art, wie es im ursprünglichen Vorschlag vorgesehen war. (Siehe Dezemberheft 1921 S. 540.)

Der Tonnengehalt für ein Großkampfschiff soll höchstens 35 000 t, das Geschützkaliber höchstens 40,6 cm betragen.

Gesamttonnengehalt für Großkampfschiffe der einzelnen Seemächte:

Vereinigte Staaten	525 000 t	Frankreich	175 000 t
England	525 000 t	Italien	175 000 t
Japan	315 000 t		

2. Gesamttonnengehalt für Flugzeugträger:

Vereinigte Staaten	135 000 t	Frankreich	60 000 t
England	135 000 t	Italien	60 000 t
Japan	81 000 t		

Flugzeugträger dürfen bis zu 33 000 t (statt 27 000 t in der ursprünglichen Fassung) groß sein, ihre Geschütze ein Kaliber von höchstens 20,3 cm haben.

3. Die sonstigen Überwasserschiffe dürfen bis zu 10 000 t groß sein, ihr Geschützkaliber bis zu 20,3 cm.

4. Über die U-Boote ist ein Abkommen erzielt entsprechend der Entschließung Root mit Zusatz von Balfour (siehe Heft 1, S. 39).

5. Die Bewaffnung der Handelsschiffe ist gestattet, ihr größtes Geschützkaliber soll 15,2 cm sein; ihr Schiffskörper darf dementsprechend bereits im Frieden verstärkt werden.

6. Die Zerstörung der auszurangierenden Schiffe muß ein halbes Jahr nach Ratifikation des Abkommens durch die Mächte in Angriff genommen werden und soll $1^1/_2$ Jahre nach Ratifikation beendet sein. Darüber, wie die Zerstörung durchzuführen sein wird, ist Sicheres noch nicht bekannt. Angeblich sollen einige der auszurangierenden Schiffe den Marinen zu Ausbildungszwecken erhalten bleiben, derart, daß je ein Großkampfschiff mit Geschützen, aber ohne Maschinen zur artilleristischen und ein Großkampfschiff mit Maschinen, aber ohne Armierung zur seemännischen und technischen Ausbildung erhalten bleiben soll.

Mit der Annahme des Abkommens durch die Mächte ist die Verwirklichung seines Inhalts noch nicht sichergestellt. Sie hängt davon ab, ob das Abkommen von den Mächten ratifiziert werden wird. Im amerikanischen Senat sind bereits Stimmen laut geworden, das Marineabkommen könne nur ratifiziert werden, wenn auch in den anderen Rüstungsfragen und in den politischen Fragen des Stillen Ozeans und des Fernen Ostens eine Einigung erzielt sei. Die Tagung der Konferenz wird dementsprechend von Monat zu Monat verlängert.

Japan.

Washingtoner Konferenz. Ein großer Teil der japanischen Presse verhält sich gegenüber der Politik der japanischen Delegation in Washington ablehnend. Der Vorteil der Baupause wird zwar anerkannt, er ist aber nach Ansicht der Blätter nur auf Kosten einer politischen Niederlage erreicht worden. Die Abrüstungskonferenz habe in einseitiger Weise einige Nationen (Vereinigten Staaten und England) gestärkt, andere geschwächt. Dadurch, daß ein Verhältnis von 60 v. H. der japanischen gegenüber der amerikanischen Flotte festgesetzt wurde, sei Japan Amerika gegenüber so geschwächt, daß es die Freiheit des Handelns verliere. Das Viermächteabkommen sei kein Ersatz für den Verlust des englisch-japanischen Bündnisses. Da England und Frankreich in Europa gebunden seien, so sei Amerika in den politischen Fragen des Stillen Ozeans maßgebend. Besonders starken Unwillen hat in Japan die in der ursprünglichen Fassung des Abrüstungsvorschlages verlangte Streichung der „Mutsu" erregt. Dagegen wurde vor allem

Digitized by Google

folgendes eingewendet: Im Juni 1921 war „Mutsu" im Bau weiter fortgeschritten als das amerikanische gleichwertige Linienschiff „Maryland". Da wurde plötzlich dessen Fertigstellung mit Hochdruck betrieben und mit seinen Probefahrten begonnen, als noch wichtige Teile der Ausrüstung, wie Feuerleitungsanlagen und Luftabwehrgeschütze, fehlten. Soweit bekannt, war das Schiff zu Beginn der Abrüstungskonferenz noch nicht tatsächlich fertiggestellt. Da nach japanischen Grundsätzen ein Schiff in jeder Beziehung fertig sein muß, ehe es zu Probefahrten in See geht, und weil durch die japanischen Streiks eine kleine Verzögerung in der Fertigstellung eintrat, so wurde „Mutsu" erst kurz nach Beginn der Konferenz abgeliefert. Hätte Japan Amerikas Absicht gekannt, sämtliche unfertigen Schiffe auf die Liste der zu streichenden zu setzen, so hätte es die „Mutsu" leicht vor der Konferenz fertigstellen können. Den Vereinigten Staaten kam es natürlich darauf an, zu verhindern, daß Japan zwei Großkampfschiffe mit 40,6 cm-Geschützen, „Nagato" und „Mutsu", besitzen würde, während sie selbst nur eines, die „Maryland", hätten. Das Japan mit der „Mutsu" jetzt gemachte Zugeständnis ist von den Vereinigten Staaten geschickt dadurch ausgeglichen und zum eigenen Vorteil gewendet worden, daß ihnen selbst jetzt drei derartige Schiffe, „Maryland", „Washington" und „Colorado", zugebilligt worden sind gegen zwei japanische.

Neubauten. Die Linienschiffe „Kaga" und „Tosa" sind im November und Dezember 1921 in Kobe bzw. Nagasaki vom Stapel gelaufen. Sofort nach dem Stapellauf wurden auf den freigewordenen Hellingen die Vorbereitungen zum Bau der Schlachtschiffe „Atago" und „Takao" getroffen. Die Schlachtkreuzer „Amagi" und „Akagi" sollten im Januar in Yokosuka bzw. Kure von Stapel laufen und an ihrer Stelle die Linienschiffe „Owari" und „Kii" auf Stapel gelegt werden. Über den erfolgten Stapellauf der Schlachtkreuzer liegen noch keine Nachrichten vor. — Mitte Dezember 1921 ist der Kleine Kreuzer „Ohi" (5500 t, sieben 14 cm-K) als viertes Schiff der „Kuma"-Klasse nach zweijähriger Bauzeit auf der Kawasaki-Werft in Kobe fertiggestellt worden. Das fünfte Schiff dieser Klasse, „Kiso", soll ebenfalls demnächst zur Ablieferung kommen.

Die Gesamtkosten des japanischen Neubauplanes 1920/28 werden auf 131 180 000 £ veranschlagt. Man rechnet jedoch damit, daß die tatsächlichen Kosten diesen Voranschlag um 20—30 v. H. überschreiten werden. Die Zahlen geben ein Bild davon, welche Summen durch die Annahme des Abrüstungsabkommens gespart werden würden. — Im laufenden Rechnungsjahre machen die Ausgaben für Neubauten 55 v. H. des gesamten Marinehaushalts und 17,5 v. H. der gesamten Staatseinnahmen aus, ein im Vergleich zu den übrigen Seemächten außerordentlich hoher Satz.

Werften. Außer den Staatswerften in Kure und Yokosuka sind die Privatwerften Mitsubischi in Nagasaki und Kawasaki in Kobe auf den Bau von Großkampfschiffen eingerichtet. Fünf weitere Privatwerften haben im Kriege den Ausbau ihrer Anlagen zum Bau von Großkampfschiffen in Angriff genommen. Ob dieser Ausbau durchgeführt worden ist, ist nicht bekannt. Die japanischen Werften sind schätzungsweise imstande, jährlich höchstens drei Großkampfschiffe fertigzustellen. An Werften, die Kreuzer bis zu 8000 t bauen können, sind sieben vorhanden. Japan baut jetzt seine Schiffe ausschließlich im eigenen Lande. An das Ausland werden nur noch Bestellungen auf Maschinenanlagen, Panzer- und Artilleriematerial gegeben. Auch die U-Boote werden seit 1915 im Lande gebaut. Nachdem man mit den älteren, nach ausländischen Modellen gebauten U-Booten schlechte Erfahrungen gemacht hatte, wurden rein japanische Typen konstruiert. Über die Bewährung dieser Boote ist soviel bekannt geworden, daß

Digitized by Google

die Maschinenanlagen zu häufigen Störungen Anlaß gaben. Infolgedessen sind in letzter Zeit wieder größere Bestellungen auf U-Bootsmaschinen an ausländische Firmen (Vickers, Sulzer) vergeben worden. — An Handelsschiffen sind auf japanischen Werften in der Zeit vom 1. Januar bis 30. September 1921 35 Dampfer über 1000 T mit zusammen 191 000 T gebaut worden, während im gleichen Zeitraum des Vorjahres 78 derartige Dampfer mit zusammen 375 000 T gebaut wurden.

Frankreich.

Neuordnung des Oberbefehls. Der Marineminister im abgetretenen Ministerium Briand, Guist'hau, hat einen Gesetzentwurf über die Neuordnung des Oberbefehls der Marine vorgelegt, der kürzlich vom Präsidenten der Republik unterzeichnet worden ist. Danach wird folgende Neuorganisation eingeführt: Der Chef des Admiralstabes (Chef d'état major général de la marine) ist in Friedenszeiten Höchstkommandierender der Seestreitkräfte. Zwei Vizeadmirale werden jährlich für den Kriegsfall zu Chefs der beiden Seekriegsschauplätze, Kanal-Atlantik und Mittelmeer, ernannt. Sie sind gleichzeitig Oberbefehlshaber der seegehenden Seestreitkräfte ihres Bereichs. Vier Befehlshaber der Küstenbezirke (Kanal, Atlantik, Südfrankreich, Nordafrika) leiten die Verteidigung der Küsten. Diese sind wieder in Abschnitte eingeteilt, die Flagg- bzw. Stabsoffizieren unterstellt sind. Bezüglich der Verwaltung wird zunächst die zur Zeit bestehende Einteilung der Küste in Arondissements nicht geändert, auch die Marinepräfekturen bleiben bestehen.

Der Oberste Marinerat wird ebenfalls neu organisiert. Er bleibt beratendes Organ und setzt sich aus fünf Mitgliedern zusammen: dem Chef des Admiralstabes, den beiden Chefs der Seestreitkräfte sowie zwei weiteren Vizeadmiralen (Inspekteuren). Beratende Mitglieder des Obersten Marinerats sind der Chef der Bildungsanstalten der Marine und die beiden sous-chefs des Admiralstabes. Zugeteilt sind dem Rat der Chef des Generalstabes der Armee und ein Mitglied des Obersten Rats der Armee. Die Einberufung des Obersten Marinerates kann von dem Präsidenten der Republik angeordnet werden. In diesem Falle muß der Ministerpräsident den Sitzungen beiwohnen.

Küstenverteidigung. Die Küstenverteidigung ist ebenfalls neu geordnet worden. Bis zum Januar 1918 unterstand sie der Heeresleitung. Von da ab wurde die Abwehr angreifender Seestreitkräfte der Marine, die Abwehr von Landungen der Armee übertragen. Dadurch entstanden Unzuträglichkeiten. Um diesen abzuhelfen, legt nun ein Gesetz vom 27. 12. 21 die gesamte Küstenverteidigung in die Hände der Marine. Die Befehlshaber der genannten vier Küstenbezirke unterstehen im Kriege dem Oberbefehlshaber ihres Seekriegsschauplatzes, im Frieden dem Marineminister unmittelbar, hinsichtlich des ihnen unterstellten Personals und Materials der Armee dem Kriegsminister. Im Kriege verfügen sie über alle Verteidigungsmittel zu Wasser, zu Lande und in der Luft sowie über die von der Heeresleitung zur Verfügung gestellten Truppen. Im Frieden haben sie die Aufgabe, das Zusammenarbeiten der Land- und Seestreitkräfte vorzubereiten, die Verteidigung ihres Bezirks zu organisieren und die Befestigungen und deren Ausrüstung zu besichtigen. Das Marinepersonal und -material ihres Bezirks ist ihnen dauernd unterstellt, Armeepersonal und -material nur während der mit der Heeresleitung vereinbarten Übungszeiten.

Probefahrten. Der Zerstörer „Buino" (früher „V 130") hat am 13. 1. in Lorient Probefahrten gemacht und dabei eine Geschwindigkeit von 30,36 kn erreicht.

Digitized by Google

Belgien.

Die belgische Marine besteht aus fünf A II-Booten, neun A I-Booten und einer Anzahl Minenräum-Motorbooten, die beim Rückzug des deutschen Marinekorps aus Flandern im November 1918 in Antwerpen zurückgelassen wurden. Sie waren bisher auf der Schelde in Antwerpen stationiert. Jetzt soll Brügge Marinestation werden, und zu diesem Zweck sollen vier A II- und vier A I-Boote durch die Kanäle nach Brügge gebracht werden. Zeebrügge soll als Stützpunkt ausgebaut, und an der Küste sollen Befestigungen gegen Seeangriffe und Landungsunternehmungen angelegt werden.

Griechenland.

Auf dem Zerstörer „Leon" hat eine Explosion einer Wasserbombe stattgefunden, durch die das Achterschiff stark beschädigt wurde. Der daneben liegende Zerstörer „Jerax" ist ebenfalls schwer beschädigt worden. Von der Besatzung der beiden Boote wurden 14 Mann getötet und 20 verwundet. Desgleichen sollen mehrere Häuser am Piräus zerstört bzw. stark beschädigt worden sein.

L.

Aus großen Tagen.

12. Eine U-Bootsfahrt im Mittelmeer. (Schluß.)

Von Kapitänleutnant (I.) Fechter, damals Leitender Ingenieur von „U 35".

Schon um drei Uhr früh waren wir auf dem Wege nach Solum und standen bereits um fünf Uhr vor dem Hafen. Ein Blick durch das Sehrohr zeigte dem Kommandanten, daß im Hafen nur zwei kleine Fahrzeuge lagen, die er für Fischdampfer hielt und die er eines Torpedoschusses nicht für wert erklärte. Aber wir unten in der Zentrale waren anderer Meinung. Wir konnten sie zwar nicht mit eigenen Augen beurteilen, aber wir redeten mit vereinten Kräften dem Kommandanten zu, sie doch abzuschießen. Ein Nichtschießen hielten wir für unvereinbar mit dem Ansehen der deutschen Flagge bei den Arabern und Türken, nahmen den Mund voll von Prestige, Ehre der Flagge usw. Der Kommandant sagte zwar: „Beide oder gar keinen, und zwei Torpedos sind mir die Dinger nicht wert," aber endlich ließ er sich doch erweichen und ging mit dem Boot auf Schußentfernung heran. Als wir etwa zehn Minuten auf die Fahrzeuge zugefahren waren, in Sehrohrtiefe, da sagte das Boot rums, rums und saß auf dem Dreck. Natürlich war es sehr einfach, wieder frei zu kommen; wir gingen einen Meter höher, aber bei so flachem Wasser war nunmehr an einen Torpedoschuß nicht mehr zu denken. Der Torpedo konnte beim Einsteuern zu leicht unmittelbar vor unserem Bug in den Grund gehen, und dies hätte uns dann wahrscheinlich den eigenen Bug gekostet. Wir machten also betrübt kehrt und fuhren nach Port Bardya zurück, um unseren Major zu holen.

Bald lag zwischen uns und dem Hafen von Solum ein Huk, so daß wir von dort aus nicht mehr gesehen werden konnten. Wir tauchten auf und setzten über Wasser den Rückmarsch fort. Noch waren wir keine halbe Stunde oben, als, von See aus kommend, mit Kurs auf Solum zwei Schornsteine und zwei Masten gemeldet wurden. Mit wahrer Begeisterung wurde diese Meldung begrüßt, also doch noch englische Kreuzer. Tauchen und uns an den Kurs des Kreuzers heranstaffeln war eins; aber es dauerte doch geraume Zeit, bis er auf Schußentfernung heran war. Um 9 Uhr 10 vorm. verließ der Torpedo das Rohr, um unmittelbar darauf zu detonieren, gleichzeitig hörten wir das Einschlagen einiger Granaten und zogen es daher vor, für einen Augenblick auf 20 m Tiefe zu gehen. Vier Minuten nach dem Schuß sahen wir wieder heraus; von dem Schiff war nichts mehr zu sehen. Dafür schwamm eine Anzahl Beiboote umher, die eifrig bemüht waren, den Teil der Besatzung, der noch im Wasser lag, zu retten. Wir tauchten auf, riefen ein Boot an, in ihm saß zufällig der Kommandant. Er bat uns auf englisch, erst seine Leute retten zu dürfen; selbstverständlich erlaubten wir es nicht nur, sondern beteiligten uns selbst auch

Digitized by Google

an dem Rettungswerk. Dann winkten wir das Boot mit dem Kommandanten abermals zu uns heran. Er erklärte uns nun, daß er nach Solum fahren wollte, und wir sagten ihm darauf, daß wir ihn in Schlepp nehmen würden. Anfangs wußte er nicht, war dies Spott, oder beabsichtigten wir irgend etwas anderes mit ihm und seinen Leuten. Kurz und gut, die Besatzung des Bootes, in dem der Kommandant war, mußte zu uns an Bord kommen, ihr wurde der Platz auf dem Heck zugewiesen, die beiden anderen Boote nahmen wir in Schlepp und setzten dann den Rückmarsch nach Port Bardya fort. Wir wollten die Besatzung als Gefangene den Türken übergeben. Aber wie sahen die Leute aus, die bei uns an Deck standen? Sie waren teilweise direkt aus der Koje in das Wasser gefallen, einige hatten überhaupt kein Zeug am Leibe, und in diesem Zustand sollten sie nun nach Afrika in Gefangenschaft und dort unter der südlichen Sonne vielleicht längere Zeit leben. Als unsere Leute dies überdachten, da kam so recht ihre menschliche Gesinnung zu Tage. Ohne irgendwie aufgefordert zu sein, suchten sie ihr eigenes Zeug hervor und verteilten es unter die Gefangenen. Auch Tabak und Zigaretten wurden, ohne lange zu fragen, mit ihnen geteilt. Dann rief sich der Kommandant den gefangenen Führer heran und begann, ihn nach diesem und jenem zu fragen. Das versenkte Schiff war der englische Hilfskreuzer „Tara" aus Holyhead, ein Bäderdampfer von 6322 B. R. T. Er selbst war aktiver Korvettenkapitän, während seine Besatzung der Reserve angehörte. Bei unserem Durchbruch durch Gibraltar war er uns schon einmal über den Weg gelaufen, und jetzt war er die ganze Nacht unterwegs gewesen, um uns zu suchen. Er hatte nämlich die Funksprüche des Dampfers, den wir so hart bedrängten, aufgefangen und war tatsächlich zu der Zeit ausgelaufen, als uns der arabische Posten auf dem Berge das Auslaufen der Schiffe aus Solum meldete. Er war sehr erstaunt, als er hörte, daß wir die Besatzung an die Türken als Gefangene abgeben wollten, trotzdem nahm er unser Anerbieten, unser Gefangener zu bleiben, nicht an, er wollte bei seiner Besatzung ausharren und mit ihr auch die Leiden der Gefangenschaft tragen. Ebenso groß, wie das Erstaunen des Engländers über die Anwesenheit türkischer Streitkräfte in so unmittelbarer Nähe von Solum gewesen war, an Bord sprach man von zehntausend Mann, ebenso groß war die Freude der Türken über die unerwartete Ankunft der Gefangenen. Wir schifften sie aus, sobald die nötige Bewachungsmannschaft zur Stelle war, und das war sehr bald, wie überhaupt unter den Türken eine scharfe Manneszucht zu herrschen schien. Sagte uns doch Nuri Pascha, als ihm spaßeshalber erzählt wurde, daß die Araber anfangs auf uns geschossen hätten: „Wie viel soll ich töten lassen?" Auf die Erklärung, daß dies gar nicht von uns beabsichtigt sei, erwiderte er erstaunt: „Warum erzählen Sie mir es denn?" Jedenfalls gewannen wir immer mehr den Eindruck, daß die türkische Kriegführung noch von keiner Humanität angekränkelt sei. Nach der Abgabe der Gefangenen bekamen wir eine Quittung über 15 Offiziere, neunundsiebzig Mann und fünf Tote. Diese Gefangenen wollte Nuri Pascha dem Groß-Senussi schenken und hoffte, ihn damit endgültig auf seine Seite zu bekommen. — Bevor wir abfuhren, mußte der Kommandant Nuri Pascha versprechen, nochmals nach Solum zu fahren und dort auch noch die beiden anderen Fahrzeuge, zwei ehemals ägyptische Flußkanonenboote, zu vernichten, denn diese seien der Hauptrückhalt der Engländer. Desgleichen sollten wir das Haus des englischen Konsuls dem Erdboden gleichmachen. Jetzt erfuhren wir auch, daß unser türkischer ehemaliger Seeoffizier früher diese Boote befehligt hatte, aber die Hauptsache, die Stärke ihrer jetzigen Armierung, konnte uns keiner angeben. Ferner stellten wir fest, daß sich zwischen unserem am frühen Morgen gehabten Standort und dem eigentlichen Hafen von Solum eine Mole befinde, die wir aber bei dem kleinen Maßstab unserer Seekarte und wegen der geringen Aughöhe des Sehrohrs nicht entdeckt hatten. Sie lag noch unter der Kimm.

Diesmal mit dem Major an Bord, setzten wir unsere Fahrt fort und bauten auf die Gunst der örtlichen Verhältnisse. Zwischen der See und Solum zieht sich eine Huk weit in See, so niedrig, daß man noch in ihrer Nähe über sie hinweg sehen kann. Wir krochen also unter Land bis dicht unter diese Huk, sahen in den Hafen hinein: die Kanonenboote lagen noch an derselben Stelle, und eröffneten dann das Feuer, bereit, jeden Augenblick uns durch Tauchen ihrem Feuer zu entziehen. Mit Schnellfeuer schossen wir uns sehr bald ein, und wer beschreibt unser Erstaunen und unser Hohnlachen, als die Kanonenboote keinen Schuß erwiderten, sondern ihre Besatzung in Feuerlee in die Boote stieg und eiligst an Land ruderte. Treffer auf Treffer schlug drüben ein, und was bei der leisen Bewegung des Bootes drüber fort ging, das fiel von selbst an die rechte Stelle, in das Haus des englischen Konsuls, das pompös und repräsentativ, als ein Ausdruck der Größe der englischen Macht den Hafen überragte; der Engländer hat es ja von jeher gut verstanden, mit derartigen verhältnismäßig kleinen Mitteln einen großen Eindruck auf die Fremdvölker zu erzielen. Für uns war die Lage dieses Hauses eine moralische Beruhigung, denn Solum an sich war nicht befestigt, und daher waren wir völkerrechtlich nicht

Digitized by Google

befugt, die Stadt selbst zu beschießen. Kurz und gut, als die Besatzung Reißaus nahm, gingen wir noch näher heran, und nach nur dreiviertel Stunden waren beide Kanonenboote versenkt. Danach wandten wir uns dem letzten Teil unserer Aufgabe zu, die Trabakel zu suchen. Zu diesem Zweck begaben wir uns auf den Dampferweg Malta—Port Said. Wie wir nach unserer Rückkehr erfuhren, hatte unsere Beschießung einen so großen Eindruck auf die Araber gemacht, daß sie bereits am nächsten Tage Solum erstürmten. Doch nicht lange konnten sie sich dieses Erfolges erfreuen. Die Engländer fuhren nach ein paar Wochen mit einigen Panzerkraftwagen hin und nahmen es wieder.

Am nächsten Morgen kam statt der Trabakel ein großer Tankdampfer in Sicht. Wir nahmen die Jagd auf. Er schoß zwar wieder, war uns aber artilleristisch so unterlegen, daß wir uns eigentlich nur über sein Feuer belustigten. Bis auf 100 m gingen wir an seine Einschläge heran und kämpften ihn dann nieder. Nach zwei Stunden ergab er sich, und die Besatzung ging in die Boote. Wir gingen an sie heran, legten ein Boot neben uns und schickten die Besatzung des zweiten wieder an Bord; sie sollte das Geschützrohr abschrauben und zu uns an Bord bringen. Noch heute ist es mir rätselhaft, warum sie uns, die wir jetzt unmittelbar in ihrer Nähe lagen, nicht einfach unter Feuer nahm. Unser Geschütz war freilich besetzt und auf sie gerichtet und die Besatzung des anderen Bootes lag gewissermaßen als Geisel neben uns; aber mit einem kühnen Entschluß hätte sie uns doch in arge Verlegenheit setzen können. Da sie es unterließ, so taten wir es selbst; denn der letzte Schuß, den wir gefeuert hatten, war ein Rohrkrepierer gewesen, d. h. er war unmittelbar vor der Mündung des Rohres detoniert und hatte die Bunker- und Tauchtankdecken arg zerfetzt, was erhebliche Schlagseite verursachte. Durch Gegenfluten der entsprechenden Tanks der anderen Seite kam das Boot zwar wieder gerade, aber es lag dafür arg auf der Nase. Sobald wir das Geschütz an Bord hatten, es war das erste Rohr, das von einem U-Boot erbeutet wurde, schritten wir zur Versenkung des Dampfers. Aber diese hatte ihre Schwierigkeiten. Statt daß mit jedem Treffer der Dampfer tiefer ging, kam er immer höher hinaus, denn das Heizöl lief in hellen Strömen aus den Schußlöchern und verbreitete sich auf dem Wasser. Bei jedem Schuß spritzte ein Springquell von Heizöl und Wasser hoch empor und ergoß sich über unser Boot und die Zuschauer an Deck. Zu diesen zählte auch der Major, der eine schöne, neue Uniform trug, die einzige, die er mithatte; sie wurde über und über mit dieser übelriechenden Tunke bespritzt; aber er ließ sich nicht stören, sondern machte mit seiner Kamera eine Aufnahme nach der anderen. Erst nachdem wir den Dampfer nur von einer Seite gründlich bearbeitet hatten, bequemte er sich, nach der anderen Seite hin eine so starke Schlagseite zu bekommen, daß er auf Feuerlee vollief und gegen Mittag kenterte. Inzwischen war aber schon wieder ein Rauchwolke in Sicht gekommen, die sich gerade auf uns zu bewegte. Wir brauchten also nur zu warten. Kaum hatte jedoch der Dampfer uns und unser Bemühen gesehen, als er schleunigst Kehrt machte, — um uns nicht weiter zu stören. Aber wir waren gerade fertig und zeigten kein Verständnis für diese Rücksichtnahme, sondern fuhren nun mit äußerster Kraft hinter ihm her. Wir schienen heute eine magnetische Anziehungskraft auf die Dampfer auszuüben, denn noch waren wir keine halbe Stunde hinter dem zweiten Dampfer her, als bereits ein dritter auch gerade auf uns zu kam. Was lag näher, als auch auf ihn das Feuer zu richten? Und, o Wunder! er stoppte schon nach ein paar Schüssen, und seine Besatzung ging in die Boote. Wir ließen ihm Zeit hierfür und jagten den ersteren von beiden weiter, der nun seinerseits auch klein beigab. Kaum war seine Besatzung etwas weiter vom Schiff entfernt, da schickten wir ihm einen Hecktorpedo in die Rippen und fuhren dann zu dem Kleinmütigen zurück. Jetzt aber löste sich das Rätsel seines Kleinmutes: Einer unserer Schüsse hatte ihm die Hauptdampfrohrleitung zerstört, er konnte also gar nicht mehr fahren. Auch ihn versenkten wir durch Artilleriefeuer. Damit war unser Tagewerk zu Ende, denn abermals rückte die Nacht heran, und wir hatten die Trabakel nicht gefunden. Daß sie über unsere Erfolge nicht vergessen wurden, dafür sorgte unser wandelndes Gewissen in Gestalt des Majors. In der Nacht mußten wir vor einem abgeblendeten Fahrzeug, dessen Charakter sich nicht ausmachen ließ und dem wir bei größerer Aufmerksamkeit wahrscheinlich hätten ausweichen können, tauchen. Da diese Nacht eine von den wenigen war, in denen ich Schlaf fand, so fluchte ich weidlich über diese Störung.

Am nächsten Morgen war ganz glatte See, daher konnte ich beim Morgengrauen sofort an die Reparatur der Tauchtank- und Bunkerdecken gehen. Ein paar Blechflicken wurden mit Gummidichtung aufgeschraubt, und noch war die letzte Schraube nicht angezogen, als schon wieder eine Rauchwolke und in kurzem Abstand eine zweite gemeldet wurde. Wir setzten uns zwischen beide und begannen hinter der größeren von ihnen her zu jagen. Eine halbe Stunde später kam noch eine dritte in Sicht, und uns tat es nur leid, nicht alle drei gleichzeitig verfolgen zu können, aber dazu lagen sie doch zu weit auseinander. Wir hielten uns also an die erste und jagten sie weiter. Bald entwickelte sie sich zu

Digitized by Google

einem guten Dampfer, der nach kurzer Beschießung stoppte. Es war ein Pferdetransport von Port Said nach Marseille. Nur mißmutig versenkten wir ihn, schossen ihm eiligst ein paar Löcher in die eine Seite und fuhren dann fort, ihn seinem Schicksal überlassend. Diese Versenkung kam uns bitter an; denn was hatten die armen Tiere uns getan? Sie konnten wirklich nichts dafür, daß die Menschen untereinander Krieg spielten und sich gegenseitig totschlugen. Nur der kalte Verstand zwang uns, so zu handeln. Doch bald hatten wir auch diesen Eindruck überwunden. Denn dieser Sonntag Nachmittag brachte so mildes, ruhiges Wetter noch im November, wie es bei uns zu Hause kaum im Hochsommer möglich ist. Auch das Mitleid, das wir am Vormittage mit den Pferden gehabt hatten, fand noch Gelegenheit, sich zu betätigen. Ein müdes Vöglein setzte sich an Deck nieder und ließ sich in seiner Ermattung ohne weiteres einfangen. Die ganze Besatzung bemühte sich um sein Wohl. Es war, als ob sie wieder gutmachen wollte, was sie notgedrungen an der armen Kreatur, den Pferden, verüben mußte. Am nächsten Morgen schenkte man dem Vogel die Freiheit wieder.

Im Morgengrauen des anderen Tages war bereits wieder ein Dampfer in Sicht. Die vorgestrigen Erfahrungen hatte ich so formuliert: der erste Stoppschuß müsse ein Treffer in die Maschine sein, dann werde jeder Dampfer ohne weiteres unseren Befehl ausführen und stoppen. Bisher war man nämlich bestrebt gewesen, die Brücke als Sitz der Zentralgewalt immer zuerst niederzukämpfen. Aber an diesem Schiff erwies sich mein Rezept bereits als wirksam. Aus naher Entfernung führten wir den Feuerüberfall aus, und der Dampfer stoppte diesmal mit einer zerschossenen Hilfsdampfrohrleitung auch sofort. Es war ein Norweger, der Eisenbahnmaterial von Amerika nach Wladiwostok bringen sollte. Der Kapitän behauptete zwar, es sei keine Bannware, und war sehr ungehalten über unser Benehmen; aber es half ihm nichts, er mußte mit seinen Leuten in die Boote, und um 8 Uhr 30 war sein Schiff bereits gesunken. Sofort nahmen wir die Verfolgung der nächsten Rauchwolke auf und zwangen ihren Urheber, die Besatzung eines englischen Dampfers, der von Bangkok mit Reis nach Portugal unterwegs war, schon um 10 Uhr zum Aussteigen. Gegen Mittag bereits erschienen wieder zwei Dampfer, und zwar dicht beieinander, der eine mit einem Schornstein und zwei Masten, der andere mit zwei Schornsteinen und drei Masten. Wir beobachteten sie; uns kam es damals noch sonderbar vor, wenn mehrere Schiffe zusammen fuhren. Eine Stunde später drehten sie anscheinend von uns ab. Wir hielten daher auf andere Rauchwolken zu. Doch es dauerte nicht lange, so waren die ersteren wieder in Sicht. Es mögen vielleicht die frühsten Versuche gewesen sein, den Zickzackkurs auszubilden, der später mit soviel Erfolg angewandt wurde. Jetzt setzten wir uns zwischen die beiden Schiffe. Als das größere uns gewahr wurde, drehte es kurz ab und lief weg, während wir schleunigst das kleinere unter Feuer nahmen. Es wollte auch fortlaufen, erhielt indes nach dem schon erprobten Rezepte einige Treffer, die es zum Stoppen zwangen. Plötzlich tauchten zwei Fischdampfer auf, von denen der eine sofort das Feuer auf uns eröffnete, für uns ein Ansporn, die Geschwindigkeit des Feuers auf den Dampfer zu erhöhen. Leider saß kein Treffer so, daß er zur Versenkung führte. Das Feuer der Fischdampfer lag bald in bedenklicher Nähe rund um uns herum. Wir mußten tauchen. Noch während dieses Manövers schickte der Kommandant dem Dampfer einen wohlgezielten Hecktorpedo zwischen die Spanten, er sank kurz und schmerzlos vor den Augen der Fischdampfer. Eine Tatsache möchte ich hierbei nicht unerwähnt lassen. Obwohl die Zeit knüff und wir jeden Augenblick einen Treffer von den Fischdampfern bekommen konnten, wartete der Kommandant solange mit dem Torpedoschuß, bis das letzte Beiboot abgelegt hatte und nicht mehr in Gefahr kam, mit dem Torpedo in die Luft zu fliegen. Eine Stunde lang blieben wir noch in der Nähe der Fischdampfer, nach zwei Stunden konnten wir auftauchen und uns über Wasser ganz von ihnen freisetzen. In der Hoffnung, unsere Trabakel bei Gavdos zu finden, nahmen wir Kurs darauf. Als auch das vergeblich blieb, beruhigten wir uns mit dem Gedanken, daß sie längst angekommen sein müßten. In Wirklichkeit sind sie niemals angekommen. Eins von ihnen lief eine Woche später wieder einen türkischen Hafen an, während das zweite in die Hände der Engländer fiel, ein Ausgang, der bei etwas mehr seemännischem Geschick unserer Bundesgenossen sicherlich zu vermeiden gewesen wäre.

Schon in der Frühe des nächsten Tages erblickten wir einen Dampfer mit vier Masten und einem Schornstein, dicht daneben einen zweiten mit drei Masten und einen Zerstörer, der auf uns zu lag und vor dem wir tauchen mußten. Unter Wasser wechselte nun das Bild oft, bald waren die Schiffe uns nahe, bald entfernten sie sich von uns. Irgendein bestimmter Angriffsplan war daher garnicht zu fassen. Bei ihrer zweiten Annäherung erkannten wir erst, daß nicht nur ein, sondern zwei Zerstörer und außerdem noch ein Schlepper um den Dampfer herum waren, während der andere Dampfer, der mit den drei Masten, in Zickzackkursen das Ganze umkreiste. Die Anwesenheit des Schleppers ließ in dem

Digitized by Google

Kommandanten den Plan zum Angriff reifen. Langsam, ganz langsam kamen wir dem Schleppzug näher, und erst um 1 Uhr 7 Minuten verließ unser vorletzter Torpedo das Rohr und detonierte kurz danach an seinem Ziel. Die Zerstörer kamen dadurch etwas aus der Fassung, hin und wieder hörten wir einen über uns wegbrausen, hin und wieder detonierte eine Wasserbombe, glücklicherweise immer dann, wenn der Zerstörer nicht über uns war. Dennoch dauerte unser Rückzug unter Wasser bis zur Dunkelheit, und erst als diese anbrach, tauchten wir auf und sahen unseren Dampfer zwar mit arger Schlagseite, jedoch noch schwimmend. Erst in der Nacht ist er dann gesunken. Wir aber fuhren über Wasser davon und luden unsere Batterie wieder auf.

Am folgenden Tage standen wir auf dem Dampferwege Malta—Cerigotto. Viel konnten wir nun nicht mehr ausrichten, unsere Torpedos waren alle bis auf einen mit Erfolg verschossen, Artilleriemunition hatten wir zwar noch zur Genüge, doch das Treiböl ging zur Neige. Gegen Mittag gewahrten wir noch einen großen Dampfer, der mit etwa 18 kn Fahrt an uns vorbeizog. Unter Wasser hätten wir ihn vielleicht kriegen können, über Wasser erschien ein Angriff indes nicht sehr erfolgversprechend, weil das Wetter recht schlecht geworden und daher unsere Treffsicherheit arg herabgesetzt war; dann auch hätte die Jagd eine Menge Treiböl gekostet, dessen Vorräte ich für drei Tage ausreichend geschätzt hatte. Ehe noch recht ein Entschluß gefaßt war, war der Dampfer als aussichtslos vorbei und damit unser weiterer Plan gegeben. Wir fuhren nach Hause. Um die Straße von Otranto bei Tage zu passieren, konnte ich es jetzt doch noch wagen, sechs Stunden „Alle Fahrt" zu laufen, um dann in der Nacht die Maschinen abwechselnd für den Durchbruch zu überholen. Am nächsten Morgen standen wir wie geplant am Eingang der Straße und setzten wieder mit „Alle Fahrt" den Durchbruch an. Um 12 Uhr mußten wir vor einem Zerstörer tauchen. Die große Geschwindigkeit der Zerstörer hatte auch ihre guten Seiten; dadurch kamen sie, wenn sie einen nicht erspäht hatten, ebenso schnell wieder aus Sicht, wie sie in Sicht gekommen waren. Um 1 Uhr tauchten wir wieder auf, um gegen 2 Uhr wieder vor demselben Zerstörer zu tauchen. Beide Male hörten wir sein Schraubengeräusch dicht über uns. Endlich um 4 Uhr konnten wir wieder nach oben, setzten so schnell wie möglich die Fahrt fort und erreichten vor Dunkelheit den Ausgang der Straße. Abends war heller Mondschein, der uns vor Überraschungen einigermaßen schützte. Nun mußten die Maschinen abwechselnd überholt werden, die bisher kaum versagt hatten, nun aber der Erschöpfung nahe schienen. Kaum drehte sich die eine wieder, so ging die andere entzwei. Kein Wunder eigentlich, denn es waren seit ihrer letzten gründlichen Überholung, noch in Wilhelmshaven, fast fünf Monate verstrichen, und seit der Zeit waren wir nur fünf Wochen in einem Hafen gewesen, in dem es damals noch keine Werfteinrichtungen gab. Nicht nur die Hauptmaschinen klapperten, sondern auch die Hilfsmaschinen streikten. Mit Mühe waren nur noch die hinteren Bilgen lenz zu pumpen. Bei Prüfung der hinteren Lenzpumpe, es war eine Klingerpumpe, zeigte sich, daß ein Schieber gebrochen war. Aus zusammengenietetem Bandeisen feilten wir einen neuen. Er war noch nicht fertig, als wir am nächsten Tage abermals tauchen mußten. Die hinteren Bilgen waren recht voll, und als der hintere Trimmtank ganz leer war, blieb nichts anderes übrig, als das Wasser in Pützen nach dem Bugraum zu tragen, und es dort aus der Bilge zu lenzen, um auf diese Weise wieder einen anständigen Trimm in das Boot zu bekommen. Noch in See erlebten wir die Freude, daß die hintere Hilfslenzpumpe auch mit dem selbstgefeilten Schieber einwandfrei arbeitete. Trotz Wind und Wetter standen wir am nächsten Morgen vor der Bocche, stellten die Funkenverbindung her und steuerten bereits mittags Punta d'Ostro an. Bald darauf erschien der österreichisch-ungarische Zerstörer und lotste uns ein. Zweiunddreißig Tage waren wir in See gewesen, hatten unsere Aufgaben fast restlos gelöst und kehrten nach Versenkung von fast 59 000 Br. R. T. mit einem erbeuteten Geschütz zurück. Eine Tonne Treiböl hatte ich noch in den Bunkern, und die Maschinen hatten gehalten, obgleich sie 11 000 Seemeilen seit ihrer letzten Überholung zurückgelegt hatten. Unsere Befriedigung über ein derartiges Material mischte sich mit unserer Freude über des Kommandanten und meine Beförderung, die in der Zwischenzeit ausgesprochen war.

Digitized by Google

Neuere Bücher.

Eine Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten, Rücksendung besprochener findet nicht statt. * bedeutet: vorhanden in der Hauptbücherei des Reichswehrministeriums.)

*von Hagen, **Deutschlands Bündnispolitik.** Berlin, G. Stilke, 1922. 36 Seiten, 8,25 M. Zu den meistgelesenen politischen Erinnerungswerken der Nachkriegszeit gehören die Memoiren des Freiherrn von Eckardstein. Die vorliegende Broschüre legt in gründlicher und scharfer Form bei ihnen die Sonde an und tut dar, daß die Eckardsteinschen Auffassungen von einer kaum zu überbietenden Subjektivität des Urteils beherrscht werden und dementsprechend gering zu bewerten sind. Die Ausführungen des Verfassers sind in hohem Maße lesenswert. Er setzt der Politik der Vorkriegszeit manches neue Licht auf und sucht Deutschlands Verhalten auch dort gerecht zu werden, wo manche rücksichtslos den Stab gebrochen haben.

*Michaelis, **Für Staat und Volk.** Berlin, Furche-Verlag, 1922. 440 Seiten, 48 M. Der Nachfolger Bethmann Hollwegs legt dem deutschen Volke hiermit seine Lebensgeschichte vor. Er tut es, rückschauend in die Vergangenheit, um darzutun, daß unser Vaterland vor dem Weltkriege durchaus die gesunde Grundlage für eine wirtschaftliche und völkische Fortentwicklung geboten hat. Das Buch bietet eine Fülle des Interessanten und Belehrenden. Reichskanzler Michaelis ist weit in der Welt umhergekommen. Unter anderem war er auch Hochschullehrer in Japan. Daß man den Ausführungen nicht in allem wird zustimmen können, liegt bei dem umfassenden Inhalt auf der Hand. Immerhin gehört das Buch zu denen, die man schon um seiner Kriegsabschnitte willen gelesen haben muß.

*Toeche Mittler, **Halbstocks die Flagge!** Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. 80 Seiten, 20 M. Mit dem vorliegenden Bande schließt der Verfasser sein verdienstvolles Werk über den Seekrieg — vier Bändchen, eines für jedes Kriegsjahr, sind vorausgegangen — ab. Halbstocks die Flagge! enthält zunächst eine Ehrentafel der im Weltkriege gefallenen Marineoffiziere und -Beamten im Offiziersrang (eine sehr sorgfältig geführte namentliche Liste, die den Geburtstag, das letzte Kommando, den Todestag und den Sterbeort der Gefallenen enthält); ferner die Verluste an deutschen Kriegsschiffen und Marine-Luftschiffen mit ähnlich genauen Angaben; alsdann eine Zusammenstellung der Ritter des Ordens „Pour le mérite" der Marine und schließlich einen beschreibenden Teil, in dem über die Tätigkeit unserer Flotte während des fünften Kriegsjahres in gedrängter Kürze berichtet wird. Halbstocks die Flagge! und die vorangegangenen kleinen Bände können nur angelegentlichst zur Beschaffung empfohlen werden. Sie bilden in ihrer Gesamtheit einen ausgezeichneten Quellen- und Nachschlagestoff.

*Müller-Loebnitz, **Die Sendung des Oberstleutnants Hentsch.** Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. 68 Seiten, 12 M. Die erste Marneschlacht im Jahre 1914 ist ohne Frage ein Angelpunkt der Ereignisse des Weltkrieges gewesen. In der vorliegenden Schrift gibt das Reichsarchiv eine Darstellung, die geschichtlichen Wert beanspruchen darf. Dem Verfasser ist es darum zu tun, aktenmäßig festzustellen, welche Rolle der Sendbote des Generalstabschefs, Oberstleutnant Hentsch, bei der viel besprochenen Einleitung des deutschen Rückzuges gespielt hat.

*Partsch u. Triepel, **Abhandlungen zum Friedensvertrage.** Berlin, F. Vahlen, 1922. Hefte von 80—100 Seiten, 20 M. Die Schriftleitung möchte es nicht unterlassen, auf diese bedeutsame Neuerscheinung hinzuweisen. Jeder, der sich eingehend mit dem Versailler Vertrage beschäftigt, wird auf ihr Studium zurückgreifen müssen. Bis jetzt liegen zwei Hefte vor: Deutsche Hypothekenforderungen in Polen, bearbeitet von Professor Kaufmann, und Virtuelle Staatsangehörigkeit, bearbeitet von Professor Triepel.

*Creutz, **Der Friedensvertrag von Versailles.** Berlin, Zentralverlag, 1922. 70 Seiten, 6,50 M. Die kleine Schrift gibt einen übersichtlichen Auszug aus dem Vertrage selbst, schildert kurz seine Vorgeschichte und den Verlauf von zehn Konferenzen (bis zur zweiten Pariser), die dem Vertragsabschluß bereits gefolgt sind. Auch der deutsch-amerikanische Friedensvertrag ist abgehandelt. Im allgemeinen wird nur Tatsächliches geboten. Besonders krasse Gegensätze zwischen den uns zugesagten Friedensprogrammpunkten und dem Wortlaut des Vertrages selbst sind wirksam hervorgehoben. Bedauerlich scheint nur, daß der Verfasser der Schrift reparation mit Wiedergutmachung übersetzt hat. Hierin liegt die sicher nicht beabsichtigte Anerkennung einer Schuld. In Fällen wie diesem tut man gut, kurzerhand die fremde Bezeichnung, also Reparation, beizubehalten. Ebenso will uns scheinen, daß das deutsche Volk sich daran gewöhnen müßte, vom Vertrag von Versailles

Digitized by Google

und nicht vom Friedensvertrage zu sprechen. Die Schrift empfiehlt sich zur Massenverbreitung.

*H. Müller, **Die Entwicklung der Nautik und ihrer Hilfsmittel vom Altertum bis zur Neuzeit.** Hamburg. Verlag der „Hansa" 1921. 30 Seiten. Die in der „Hansa" erschienene Artikelfolge ist nun auch als Oktavheftchen käuflich. Sie stellt eine kurze Geschichte der Nautik dar, die jeden Seemann interessieren und weiteren Kreisen ein wertvolles Bild dieser Entwicklung vermitteln wird. Es ist äußerst reizvoll, dem Verfasser zu folgen von den teils nur vermutbaren Methoden der vorgeschichtlichen und früh-geschichtlichen Seefahrt bis zu den heutigen Hilfsmitteln, unter denen der Kreiselkompaß mit Koppeltisch und Selbststeuer, die Funkentelegraphie mit Zeitsignal, Funkwetter und F. T.-Ortung, die U. T.-Technik mannigfachster Anwendung, Schallortung, Echolot und Leitkabel nicht fehlen. Fast für jedes Gebiet werden auch die primitiven Vorstufen erkennbar; und wir erhalten Einblick in die Entwicklung des Kartenwesens, der astronomischen Nautik und des nautischen Tafelwesens, der Zeitmessung, des Seezeichenwesens, der Segelanweisungen und nautischen Nachrichten aller Art, der Bestimmungen von Fahrt und Tiefe, Wind, Wetter und Gezeiten. Kurz, das anregende Heftchen kann jedem, der sich für Seefahrt interessiert, warm empfohlen werden. Dr. Maurer.

*Born, **Die Relativitätstheorie Einsteins.** Berlin, Verlag von Julius Springer, 1921. 261 Seiten, 52 M. Das schwierige Problem ist hier in einer Weise angepackt, die es dem Laienverständnis erheblich näher bringt. In der bereits sehr umfangreich angeschwollenen Einstein-Literatur behauptet dieses Buch seinen besonderen Platz.

***Schiffahrt-Jahrbuch 1922.** Hamburg, Verlag Seedienst A.-G. Bearbeitet von E. Koltermann und L. Schulz-Huckriede. 570 Seiten, 50 M. Das Jahrbuch erscheint zum dritten Male. Als „privilegierter Freund der Schiffahrt", wie es sich selber nennt, will es werben und wirken für ihre Interessen, um dadurch dem deutschen Tatendrange und dem Gefühl der Gemeinschaft aller in zäher Arbeit schaffenden Kräfte auch im zusammengebrochenen Deutschland sichtbaren Ausdruck zu verleihen. Der Inhalt ruht in einem weit gespannten Rahmen. Reederei und Schiffsmaklerei, Schiffbau, Fischerei, Ein- und Ausfuhr, Schiffsvermessungs-, Seeberufsgenossenschafts- und Schulwesen, Behörden, Vorschriften und Gesetze, Statistik, Funkentelegraphie und -telephonie, das Seeversicherungswesen, Angelegenheiten der Binnenschiffahrt und noch eine große Reihe verschiedener Fragen mehr haben in ihm Aufnahme gefunden. Das Buch wird seine Freunde finden. Für Schiffahrtskreise ist es unentbehrlich.

*Wingen, **Deutschlands künftige Stellung auf dem Weltmarkt.** Nieder-Ramstadt bei Darmstadt, Karl Malcomes Verlagsbuchhandlung, 1921. 92 Seiten, 5 M. Die Schrift gehört zu einer Sammlung von Einzelheften, die es sich zur Aufgabe macht, Wegweiser zu Deutschlands wirtschaftlichem Wiederaufbau aufzurichten. Gleichzeitig hält die Sammlung aber auch dem deutschen Volke einen Spiegel vor Augen, in dem es erkennen soll, wie groß die wirtschaftlichen Nöte sind, in die es durch den Versailler Vertrag geraten ist. Der Schriftleitung liegt noch ein zweites Heft aus der gleichen Sammlung vor, das den deutschen Kalibergbau behandelt und von Dr. Robert Moraht geschrieben ist. Es handelt sich in beiden Fällen um wertvolle Veröffentlichungen.

*Levy, **Die englische Wirtschaft.** Leipzig/Berlin, Verlag Teubner, 1922. 153 Seiten, 32 M. Die Veröffentlichung gehört zum „Handbuch der Englisch-Amerikanischen Kultur", dessen Herausgeber Wilhelm Dibelius ist. Ein umfangreicher Stoff ist in knapper, klarer Form bewältigt. Es sind abgehandelt: Die Grundlagen der englischen Wirtschaftsentwicklung, England als Handelsmacht, der englische Industriestaat und seine Probleme, die Entwicklung der Landwirtschaft, die soziale Bewegung und neubritische Wirtschaftspolitik. Die kurze Inhaltsangabe zeigt, daß eine Fülle des Interessanten geboten wird.

*Carnegie, **Geschichte meines Lebens.** Leipzig, K. F. Koehler, 1922. 228 Seiten, 30 M. Die deutsche Ausgabe ist von Professor Johannes Werner bearbeitet. Das Schicksal des mächtigen Stahlkönigs Amerikas, der als armer schottischer Junge mit seinen Eltern auswanderte, mutet fast wie ein Märchen an. Die Persönlichkeit des Großindustriellen ist nicht minder interessant als seine Lebensschicksale. Man wird daher dem Verlag Dank wissen, daß er eine deutsche und demgemäß verhältnismäßig wohlfeile Ausgabe auf den Markt gebracht hat.

Ferner sind neu erschienen:

Feldmarschall Conrad, Aus meiner Dienstzeit 1906—1918. 1. Bd.: Die Zeit der Annexionskrise 1906—1909. Wien 1921. Rikola-Verlag. 90 M.

Zell, A., Warum haben wir den Weltkrieg verloren? Klagenfurt 1922. Verlag Gutenberghaus. 15 M.

Digitized by Google

Lamp'l, W., Die Revolution in Groß-Hamburg. Hamburg 1921. W. Gente. 18 M.
Bernhardi, Deutschlands Heldenkampf 1914—1918. München 1922. Lehmann. 70 M.
Eckhardt, A., und Maul, K., Was wir in englischer Kriegsgefangenschaft erlebten und erlitten. Frankfurt a. M. 1922. H. L. Brönner. 14,40 M.
*Waldeyer-Hartz, H. v., Ums deutsche Danzig. Leipzig 1922. Th. Weicher. 18 M.
Thorn, E., Die erste Teilung Schleswigs 1918—1920. Hamburg 1921. Hartung. 36 M.
Bollert, K., Einsteins Relativitätstheorie und ihre Stellung im System der Gesamterfahrung. Dresden 1921. Th. Steinkopff. 13,20 M.
Boldmann, E., Ein Weltgerichtshof nach der Art des Obersten Gerichtshofes der Vereinigten Staaten. Würzburg 1922. Gebr. Memminger. 26,40 M.
*Ruster, U., Die Rechtsstellung der Deutschen in Polen. Berlin 1921. W. de Gruyter & Co. 36 M.
*Wolfstieg, F., Das Beamtenreichsrecht nach Inkrafttreten der Reichsverfassung vom 11. 8. 19. Berlin 1921. C. Heymann. 33 M.
Daskaljuk, O. W., Die Ukraine als Arbeitsfeld für Deutsche und deutsches Kapital. Berlin 1922. G. Stilke. 15 M.
Hassert, K., Die Vereinigten Staaten von Amerika als politische und wirtschaftliche Weltmacht geographisch betrachtet. Tübingen 1922. J. C. B. Mohr. 88 M.
*Schmude, O., Durch Arbeit zur Siedlung. Berlin 1922. A. Scherl. 18 M.
Mombert, P., Besteuerung und Volkswirtschaft. Karlsruhe i. B. 1922. Braun. 18 M.
*Buck-Düsseldorf, L., Steuerlehrbuch. Die Ermittlung des steuerpflichtigen Einkommens. Mit Nachtrag. Berlin 1921. Spaeth & Linde. 39,60 M.
*Bismarcks Briefe an seinen Sohn Wilhelm. Berlin 1922. Verlag für Politik und Wirtschaft. 18,20 M.
Kotze, St. v., Südsee-Erinnerungen. Aus Papuas Kulturmorgen. Berlin 1921. F. Fontane & Co. 26,40 M.
*Heye, A., Vitani. Kriegs- und Jagderlebnisse in Ostafrika 1914—1916. Leipzig 1922. Grunow & Co. 29,70 M.
*Erinnerungen und Erlebnisse des Kapitäns Unverzagt. Leipzig 1921. Hillmann. 15 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Allgemeine Seekriegsgeschichte.

Mein Abschied. Von Großadmiral v. Tirpitz (Grenzboten, 7. I. 22).

Marine- und militärische Fragen, Politik.

Practical lessons for the American navy from the battle of Jutland (Pr. N. I., XII. 21). — French navy in 1921 (N. M. R., 11. I. 22). — Amalgamation as affecting the civil engineer corps (Pr. N. I., XII. 21). — Officers for shore duty only (Pr. N. I., XII. 21). — Sea scouting (Pr. N. I., XII. 21). — Ut till sjös (T. i. S., 12. Heft, 21). — National service — its aims and accomplishments (A. N. J., 7. I. 22). — Japans diplomatic victory (A. N. J., 31. XII. 21). — Four-power treaty gives advantage to Great Britain and Japan (A. N. J., 31. XII. 21). — Sea power in the Pacific (Ri. M., XII. 21). — La quistione del Pacifico dal punto di vista militare (Ri. M., XII. 21). — Das niederländisch-indische Problem (U. D., 29. XII. 21). — Kritiek op het in de vierde afl., zes-en-dertigste jaarg., verschenen artikel over „Het nut en de toekomst van onderzeebooten voor onze Oost-Indische Kolonien" (M. B., 21. I. 22). — Waterloo oder Faschoda? (Grenzboten, 14. I. 22). — Die russische Mobilmachung 1914 (Grenzboten, 14. I. 22). — Deutschland in englischer Beleuchtung (H., 21. I. 22).

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

Das Schiffsbaujahr 1921 (H., 1. I. 22). — Shipbuilding in the United States (E., 9. XII. 21). — Naval construction in Japan (Sc. A., I. 22). — Naval construction in 1921 (E., 13. I. 22). — Allgemeine Lage und Aussichten des ausländischen Schiffbaues für 1922 (U. D., 19. I. 22). — Umbau von Kriegsschiffen zu Handelsschiffen mit Ölmotorenbetrieb

Digitized by Google

(Mo. u. Mo., 1. I. 22). — Motorschiff „Havelland" (Mo. u. Mo., 18. XII. 21). — Einschrauben-Motorschiff „Leise Maersk" (S., 21. XII. 21). — Das Motorschiff „Sulina" (W. u. R., 22. XII. 21). — Comparaison entre les navires à moteur Diesel à une ou deux hélices (B. t. B. V., XII. 21). — Neue deutsche Binnenschiffe aus Eisenbeton (H., 14. I. 22). — Porte stagne. Dispositivi diversi per la loro chiusura (Ri. M., XII. 21). — Umsteuervorrichtungen (Mo. u. Mo., 18. XII. 21). — Propellerwirkungsgrade (Mo. u. Mo., 18. XII. 21 u. 1. I. 22). — Erfahrungen im Betrieb großer Dampfturbinen (Z. V. d. Ing., 10. XII. 21). — Zur Benutzung von Hochdruck-Ölmotoren auf kleineren Fahrzeugen (Mo. u. Mo., 15. I. 22). — Elektrischer Schiffsantrieb (S., 11. I. 22). — Note au sujet de quelques essais récemment effectués avec un cylindre du type „Still" (B. t. B. V., XII. 21). — Dampferzeugung, Dampfortleitung und Dampfverwendung (Z. D. M., 6. I. 22). — Neue Ölfeuerungen (Z. D. M., 6. I. 22). — Oljeeldning å krigsfartyg (T. i. S., 12. Heft, 21). — Die Zündpunkte von Brennstoffen nach neueren Versuchen (Z. V. d. Ing., 10. XII. 21). — Der Verbrauchswert der Brennstoffe (Z. D. M., 23. XII. 21). — Der ölmotorische Antrieb von Borddynamos in der deutschen Kriegsmarine (S., 21. u. 28. XII. 21, 11. u. 18. I. 22).

Werft- und Hafenbaubetrieb, Docks, Kanäle.

Die Modellverwaltung im Werftbetriebe (W. u. R., 22. XII. 21). — Technische und wirtschaftliche Entwickelungsfragen im Hafenbau (W. u. R., 7. I. 22). — The problem of the Panama canal slides (E., 23. XII. 21). — Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals (H., 7. I. 22).

Handels- und Binnenschiffahrt, Handels- und Verkehrswesen.

Der Friedensvertrag und Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft (El. Z., 29. XII. 21). — Schwierigkeiten deutscher Schiffahrt (D. z. S., 15. I. 22) — Die Seeschiffahrt im Jahre 1921 (H., 1. I. 22). — Über die Seeschiffahrt (H., 7. I. 22). — Seefahrt ist not, trotz alledem! (D. z. S., 15. I. 22). — Finanzielle Verhältnisse der deutschen Seeschiffahrts-Gesellschaften auf Aktien 1913 bis 1921 (H., 24. XII. 21). — Die ausländischen Flaggen im Hafenverkehr der deutschen Seestädte 1913 bis 1921 (H., 24. XII. 21. — Die Binnenschiffahrt im Jahre 1921 (H., 1. I. 22). — Les ports du Maroc. Casablanca (R. M., XII. 21). — Die politische und wirtschaftliche Verstimmung zwischen Frankreich und Spanien (U. D., 5. I. 22). — Das Wiedererwachen des Handels mit Rußland (S., 18. I. 22). — Die deutsch-portugiesischen Handelsbeziehungen (U. D., 19. I. 22). — Die Erdölgewinnung in Mexiko (Mo. u. Mo., 15. I. 22). — I due ultimi scioperi minerari in Inghilterra (Ri. M., XII. 21).

Artillerie, Waffenlehre, Bomben, Pulver, Munition, Gas.

Le grosse artiglierie nelle alte montagne del Trentino (Ri. M., XII. 21). — Balloons in coast artillery position finding (J. U. S. A., 21. X. 21). — Fire control (J. U. S. A., 21. X. 21). — Les préparations de tir de l'artillerie lourde de campagne (R. d'art., 21. X. 21). — Lois de réference des pressions et températures (R. d'art., 21. X. 21). — Les méfaits d'un essieu qui penche (R. d'art., 21. XI. 21). — Bombing and bombing sights. How aiming from the unstable platform of an airplane is made possible (Sc. A., I. 22). — Studien über die Kanaltrocknung (Z. Sch. u. Spr., Nr. 22 u. 23, 21).

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

L'écoute sous-marine et quelques-uns de ses progrès récents (Le Génie Civil, 29. X., 5. u. 12. XI. 21). — Submarines at conference (A. N. J., 31. XII. 21).

Luftfahrwesen.

Projet du dirigeable, système Vaugean-Gargiulo, à raréfaction variable. Moteur fixe à deux temps et à huile lourde (Le Génie Civil, 17. XII. 21). — The development of fighting aircraft (Ae., 21. XII. 21). — The Spad exhibit at Paris (Ae., 7. XII. 21). — The Besson triplane (Ae., 14. XII. 21). — The Wibault night bomber (Ae., 14. XII. 21). — The fastest aeroplane in the world. The „Mars I" or familiarly known as „The Bamel" (Ae., 21. XII. 21). — De Havilland aircraft „D H 34" (Ae., 21. XII. 21). — The Levasseur touring machine (Ae., 28. XII. 21). — The Ernoul „sleeper" (Ae., 28. XII. 21). — The Loening model 23 „flying yacht" (Ae., 11. I. 22). — Moderne Verkehrsflugzeuge des Auslandes (Ill. Fl. W., 4. I. 22). — The problem of the passenger aeroplane (Ae., 11. I. 22). — Flugboot oder Zweischwimmerflugzeug (Mo., 20. I. 22). — Neuere Schraubenfliegerprojekte (Z. Fl. u. Mo., 31. XII. 21). — Theoretische Bemerkungen zur Frage des Schraubenfliegers (Z. Fl. u. Mo., 31. XII. 21). — Bausicherheit und Kurvenflug (Z. Fl. u. Mo., 14. I. 22). — Bombing and bombing sights. How aiming from the unstable platform of an airplane is

Digitized by Google

made possible (Sc. A., I. 22). — Die Wirtschaftlichkeit des Prallluftschiffes für Verkehrszwecke (L., 15. XII. 21). — Über die Grundlagen der Nautik des Luftmeeres (S., 4. u. 11. I. 22). — The oscilloscope (Ae., 28. XII. 21). — A new silencer for aircraft (Ae., 7. XII. 21). — A catapult and turntable for airplanes (Sc. A., I. 22). — Katapult mit Drehscheibe für Flugzeuge für Schlachtschiffe (S., 18. I. 22). — Aus der Geschichte des Fallschirms (Ill. Fl. W., 18. I. 22).

Küstenverteidigung, Landungen, Flottenstützpunkte, Seetransporte.

Over seas expeditions (Pr. N. J., XII. 21). — Le rôle de la marine dans la défense des côtes (R. M., XII. 21).

Elektrizität, Telegraphie, Telephonie und andere Nachrichtenmittel.

Der Einfluß der Drahtumspinnung auf die Maschinenleistung (El. Z., 5. I. 22). — Die Umformung von Drehstrom in Gleichstrom (El. Z., 26. I. 22). — The radio central. America's bid for world-wide wireless supremacy as crystallized in the huge station at Racky Point (Sc. A., I. 22).

Rechtsfragen.

A bird's eye view of admiralty law and practice (Pr. N. J., XII. 21). — Deutsches Seeschiedsgericht (H., 24. XII. 21). — Der Schutz der Schiffahrt im jetzigen und künftigen Strafrecht (H., 14. I. 22).

Nautische Fragen.

Étude sur la propagation des ondes acoustiques et les phénomènes d'écoute sous-marine (B. t. B. V., XII. 21). — Sulla determinazione della posizione della nave mediante un punto ausiliario dedotto da elementi esclusivamente astronomici (Ri. M., XII. 21). — La girobussola (Anlage zu Ri. M., XII. 21). — Über die Erfahrungen der deutschen Marine auf dem Gebiete der Richtungstelegraphie für Zwecke der Ortsbestimmung (W. u. R., 7. I. 22). — De onderlinge invloed van langsscheepsche en dwarsscheepsche compensatie-magneten (M. B., 21. I. 22).

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Bateaux de pêche à moteur semi-Diesel (système Gnôme—Rhône) (B. t. B. V., XII. 21) — Die See- und Küstenfischerei im Jahre 1921 (H., 1. u. 7. I. 22). — La pesca marittima nelle marche (Ri. M., XII. 21). — Das Heben gesunkener Schiffe (W. u. R., 22. XII. 21). — Note au sujet des risques maritimes et des accidents mortels à la mer (B. t. B. V., XII. 21).

Geschichtliches, Geographisches.

D'Estaing aux Antilles (R. M., XII. 21). — Några ord om flottan 1771—1921 (T. i S., 12. Heft 21). — Die Bundespolitik des Deutschen Reichs (Preuß. Jahrbücher, XI. 21). — Fünfzig Jahre Admiralität (D. z. S., 15. I. 22).

Verschiedenes.

Reading between the lines. Methods of invisible writing employed during the war, and their detection (Sc. A., I. 22). — La „relativita" intesa da un profano (Ri. M., XII. 21).

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

Ae. = The Aeroplane. — A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register. — A. R. = Annalen des Deutschen Reiches.
Arch. P. = Archiv für Post und Telegraphie.
Arch. S. T. = Archiv für Schiffs- und Tropenhygiene.
Art. M. = Artilleristische Monatshefte. — B. u. E. = Beton und Eisen.
B. t. B. V. = Bulletin technique du Bureau Véritas.
D. P. J. = Dinglers Polytechnisches Journal. — D. S. = Deutsche Schiffahrt.
D. Y. = Die Yacht. — D. z. S. = Deutschland zur See.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering.
El. Z. = Elektrotechnische Zeitschrift. — Fl. = Flugsport. — Gl. = Glückauf.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift. — Ill. Fl. W. = Illustrierte Flug-Woche.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.

Digitized by Google

J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution. — L. = Der Luftweg.
M. B. = Marineblad. — M. E. = Marine Engineer.
M. Eg. = International Marine Engineering. — M. F. = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte. — Mi. = Militärsport. — Mo. = Der Motorwagen.
Mo. u. Mo. = Motorschiff und Motorboot.
M. Fis. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins. — Ms. = Mittschiffs.
N. = The Navy (Washington). — N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. R. = Naval and Military Record. — N. T. f. S. = Norsk Tidsskrift for Sjövaesen.
Oe. = Ölmotor. — Oe. u. G. = Öl- und Gasmaschine. — P. = Petroleum.
Pr. = Prometheus. — Pr. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
P. u. W. = Monatshefte für Politik und Wehrmacht. — R. M. = Revue Maritime.
R. d'art. = Revue d'artillerie. — Re. G. M. = Revista general de marina.
Ri. d. art. = Rivista di artiglieria e genio. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — Sc. A. = Scientific American. — Sch. = Schiff. — Sf. = Seefahrt.
Se. = Der Segelsport — Motorbootsport.
St. u. E. = Stahl und Eisen. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i. Sjöväsendet. — T. = Die Tide.
T. u. W. = Technik und Wehrmacht. — U. D. = Überseedienst.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — W. = Wassersport. — W. u. R. = Werft und Reederei.
W. u. St. = Wirtschaft und Statistik. — W. u. W. = Wissen und Wehr.
Y. = Le Yacht. — Z. = De Zee.
Z. D. M. = Zeitschrift für Dampfkessel- und Maschinenbetrieb.
Z. Fl. u. Mo. = Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt.
Z. Sch. u. Spr. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.
Z. V. d. Ing. = Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW 68, Kochstr. 68–71.

Digitized by Google

Die Schlacht an der Dogger-Bank am 24. Januar 1915*).

Von Korvettenkapitän Groos.

(Mit einer Karte.)

Dem Großen Kriege war eine beispiellose Zusammenballung von Seestreitkräften in der Nordsee vorausgegangen. Alle Welt erwartete infolgedessen mit dem Ausbruch desselben eine gewaltige Entladung der Kräfte, die alle bisherigen Ereignisse der Seekriegsgeschichte in den Schatten stellen würde. Aber nichts von alledem geschah. Die großen Entscheidungen im Westen fielen, ohne daß die Seestreitkräfte auf den Verlauf derselben anscheinend nennenswerten Einfluß gewannen. Zwar beschleunigte die Tätigkeit der deutschen U-Boote den Fall Antwerpens und begünstigte die Eroberung und endgültige Sicherung der flandrischen Küste für unsere weitere Kriegführung durch Störung der englischen Truppentransporte, auch wirkte der Vorstoß der deutschen Schlachtkreuzer gegen Yarmouth in diesem Sinne; einen maßgebenden Einfluß im Kampf um die britische Kanalstellung hat aber die gestaffelt hinter dem rechten Flügel unserer Westfront aufmarschierte Hochseeflotte nicht ausgeübt. Unter dem Einfluß eines Operationsbefehls, der ihr vorläufig den vollen Einsatz verbot, blieb sie während der entscheidenden Kämpfe im Westen stehen. Als endlich mit den Vorstößen im November und Dezember 1914 gegen die britische Küste eine allerdings nur unvollkommen durchgeführte Offensive in der Nordsee einsetzte, erfolgte sie ohne Zusamemnhang mit der strategischen Lage an der Landfront. Dort waren die wichtigsten Entscheidungen längst gefallen und die Linien im Erstarren begriffen.

Dezember und Anfang Januar vergingen für die deutschen Nordseestreitkräfte in der Erwartung eines angeblich bevorstehenden britischen Angriffes gegen die deutschen Flußmündungen, ohne daß die strategische Notwendigkeit für einen solchen einzusehen gewesen wäre. Als dieser nicht kam, ergab sich, daß die Wochen erhöhter Bereitschaft an der Flotte nicht spurlos vorübergegangen waren. Dringend notwendige Übungen des III. Geschwaders und einiger Torpedobootsflottillen, nicht mehr länger aufzuschiebende Reparaturen mehrerer anderer Schiffe machten einen so weitgehenden Abbau der bisherigen Bereitschaft notwendig, daß eigentlich jeder Gedanke an Unternehmungen aus eigener Initiative gerade in diesem Stadium der Schwäche von vornherein hätte unmöglich erscheinen sollen.

Aber wenn in den Wochen vorher ungünstiges Wetter mehrfach geplante eigene Unternehmungen immer wieder im Keim erstickt hatte, so trat gerade jetzt eine Besserung ein, und dies gab der Flottenleitung den Anlaß, kaum daß das III. Geschwader nach der Ostsee entsandt war, eine Operation einzuleiten, die sehr gegen ihren Willen zum ersten Zusammentreffen von Großkampfschiffen in der Nordsee führen sollte. Der Vorschlag des Chefs des Stabes, Vizeadmirals Eckermann, hierzu lautete folgendermaßen:

„Wenn morgen das Wetter so ist wie heute Nachmittag und Abend, wäre ein Vorstoß der Kreuzer und Flottillen nach der Dogger-Bank meines Erachtens sehr wünschenswert. Besonderer Vorbereitungen dazu bedarf es nicht, es genügt ein Befehl an den Befehlshaber der Aufklärungsschiffe dazu morgen früh. Nachts hin, vormittags dort, abends zurück."

*) Englische Quellen: Corbett, Naval Operations, Band II. Filson Young, With the Battle Cruisers.

Digitized by Google

Admiral v. Ingenohl empfand sofort den Widerspruch dieses Vorschlages mit dem augenblicklichen Bereitschaftszustand der Flotte und gab dem durch folgende Randbemerkung Ausdruck:

„Lieber würde ich sehen, wenn solche Vorstöße nur dann gemacht würden, wenn die Flotte mitgehen kann. Das ist ja aber leider zur Zeit ausgeschlossen."

Dennoch aber genehmigte er den Vorstoß. Hierfür waren, wie er in einem nach der Schlacht eingereichten Bericht äußerte, folgende Gründe maßgebend:

„Die Unternehmung nach der Dogger-Bank war seit langem geplant. Ihre Ausführung war bisher stets durch besondere Umstände verhindert worden. Sie bezweckte einen ausgedehnten Torpedobootsvorstoß mit Kreuzerrückhalt, Säuberung des Weges zur Dogger-Bank von in feindlichem Dienst stehenden Fischerfahrzeugen und günstigstenfalls Überraschung leichter vorgeschobener Vorpostenstreitkräfte des Feindes, wie sie beim letzten Vorstoß nach der Ostküste angetroffen waren. Das Wetter war seit langer Zeit zum ersten Male günstig und ließ die Mitnahme von Torpedobooten zu. Die englische Flotte hatte sich erst vor kurzem, am 19. Januar, in der Deutschen Bucht gezeigt. Es konnte daher angenommen werden, daß sie mit Rücksicht auf die mitgeführten leichten Streitkräfte nunmehr zum Kohlen in die Häfen eingelaufen sei. Ihre Dislokation schien nach den übermittelten Nachrichten etwa folgende zu sein: Die Schlachtkreuzer in Scapa Flow zur Vereitelung eines Ausbruchs deutscher Kreuzer zum Handelskrieg, die schweren Streitkräfte teils im Firth of Forth, teils in der Themse. Danach erschien ein kurzes Unternehmen der schnellsten Kreuzer nach der Dogger-Bank ohne Bedenken durchführbar. Unter diesen Voraussetzungen war bei dem kurzen Vorstoß die Unterstützung durch das Gros nicht nötig, vielleicht sogar schädlich wegen der vergrößerten Gefahr frühzeitiger Meldung an den Feind. Eine größere Unternehmung etwa mit der Absicht, Teile der feindlichen Schlachtflotte zum Kampf zu stellen, war diesmal ausgeschlossen, da das III. Geschwader nach der Ostsee entsandt war."

Alles wäre diesen Erwartungen entsprechend verlaufen, wenn nicht, wie wir jetzt wissen, die britische Admiralität, wie schon während des Vorstoßes gegen die britische Ostküste vom 16. Dezember 1914, fortgesetzt die deutschen Funksprüche aufgefangen und fast restlos entziffert hätte*). Wir spielten für letztere also mit offenen Karten, während uns die Vorgänge auf der Gegenseite völlig dunkel blieben.

Der Abbau der erhöhten Schlagfertigkeit der deutschen Hochseestreitkräfte nach dem 20. Januar war daher den Engländern nicht verborgen geblieben. Diese Wendung der Dinge schien bereits die Möglichkeit zu bieten, auch der Großen Flotte eine sehr willkommene Erholungszeit zu gönnen. Eine besonders starke Überwachung der Deutschen Bucht durch U-Boote östlich und westlich von Helgoland und vor der Ems sowie ein Aufklärungsvorstoß der Harwich-Streitkräfte, der für den 23. Januar geplant war, sollte sie währenddessen vor Überraschungen sichern. Schon hatte „Iron Duke", das Flottenflaggschiff, Befehl erhalten, in Cromarty zu docken, während Admiral Jellicoe einen kurzen Landurlaub antreten wollte, als Nachrichten, die am Morgen des 23. Januar bei der Admiralität eintrafen, den ganzen Apparat der Sicherung der britischen Ostküste, wie er nach den deutschen Angriffen auf Yarmouth, Hartlepool und Scarborough eingerichtet worden war, in Bewegung setzten. Am frühen Nachmittag dieses Tages traf bei Admiral Jellicoe und Beatty sowie dem Chef des III. britischen Schlachtgeschwaders und dem Kommodore (T) gleichzeitig folgendes Telegramm der Admiralität ein:

„4 deutsche Schlachtkreuzer, 6 Leichte Kreuzer und 22 Zerstörer werden diesen Abend in See gehen, um gegen die Dogger-Bank aufzuklären. Rückkehr wahrscheinlich morgen abend. Alle verfügbaren Schlachtkreuzer, Leichten Kreuzer und Zerstörer von Rosyth sollen

*) U. a. sind, wie erst vor kurzem aus der Erzählung eines russischen Seeoffiziers in Petersburg bekannt geworden, von den Russen die bei der Strandung der „Magdeburg" bei Odensholm (26. 8. 14) über Bord geworfenen Chiffriermittel aufgefischt und den Bundesgenossen zur Verfügung gestellt worden.

Digitized by Google

vorstoßen gegen einen Treffpunkt in 55, 13 Nord, 3, 12 Ost. Ankunft dort morgen 8 Uhr Vm. Der Kommodore (T) hat mit allen verfügbaren Zerstörern und Leichten Kreuzern von Harwich vorzustoßen, um sich dem Vizeadmiral auf „Lion" um 8 Uhr Vm.*) in obigem Treffpunkt anzuschließen. Wenn der Feind durch den Kommodore (T) gesichtet wird, während er seinen Vormarschkurs kreuzt, soll er angegriffen werden. F. T. ist nur in durchaus dringenden Fällen zu benutzen."

Die deutschen Schlachtkreuzer hatten daher die Jade noch kaum verlassen, als auch die britischen im Firth of Forth bereits Anker lichteten (7 Uhr Nm.)*). Um 9 Uhr 30 folgte ihnen von dort das III. Schlachtgeschwader und III. Kreuzergeschwader, die sich gut nördlich des befohlenen Treffpunktes halten sollten, um etwa nach Norden wegbrechende Streitkräfte abzufangen, während die Große Flotte von Scapa und Cromarty aus dem schon genannten Punkt in der Mitte zwischen der schottischen und jütischen Küste auf dem Breitengrad von Aberdeen zustrebte. Gleichzeitig lief bei dichtem Nebel Kommodore Tyrwhitt mit den Kreuzern „Arethusa", „Aurora", „Undaunted" und allen fahrbereiten Zerstörern von Harwich aus, um bei Hellwerden den nordöstlichen Teil der Dogger-Bank zu erreichen, während Kommodore Keyes mit den Zerstörern „Firedrake", „Lurcher" und vier U-Booten von dort nach Osten vorstieß, um letztere gegen Helgoland und die Emsmündung anzusetzen. Ob die englischen Maßnahmen lediglich durch die schnelle Entzifferung der deutschen Funksprüche ausgelöst worden sind, oder ob etwa die vom deutschen Admiralstab auf Veranlassung der Flotte erheblich früher ausgesprengte Agentennachricht von dem Bevorstehen eines deutschen Angriffes gegen den Humber, um britische Streitkräfte auf die dort gelegten Minensperren zu locken, hierzu beigetragen hat, ist ungewiß. Daß die Nachricht verspätet in England eintraf und daß ihre Ankunft dort mit dem deutschen Vorstoß ungefähr zusammenfiel, steht allerdings fest.

Die Nacht verlief für die vormarschierenden Streitkräfte beider Parteien ohne besondere Ereignisse, und nichts warnte den deutschen Führer, Kontreadmiral Hipper, vor der ihm gestellten Falle. Kein Luftschiff begleitete ihn, obgleich drei in Fuhlbüttel und Nordholz fahrbereit waren, und selbst bei Hellwerden stieg nur eins von diesen auf, kam damit aber zu spät, um die deutschen Kreuzer noch vor Überraschungen zu bewahren. Als es um 8 Uhr dämmerte, hatten die britischen Schiffe den Treffpunkt erreicht. In der bestimmten Erwartung, auf den Feind zu stoßen, ließ Admiral Beatty Klarschiff zum Gefecht anschlagen. Wenige Minuten später zeigte das Aufblitzen von Schüssen in SO, daß die Harwich-Streitkräfte auf den Feind getroffen waren. Diese hatten sich infolge des Nebels beim Auslaufen weit auseinander gezogen, so daß um 8 Uhr Vm. „Arethusa" mit 6 Zerstörern der M-Klasse 13 sm näher an den Streitkräften Beattys stand als „Undaunted" mit 13 und östlich von ihr „Aurora" mit 15 Zerstörern. Auf letztere stieß um 8 Uhr 10 Min. aus der Backbord-Seitendeckung der deutschen Schlachtkreuzer die „Kolberg", Kpt. z. S. Widenmann, und nach kurzem Feuergefecht, bei welchem diese einen, der britische Kreuzer drei Treffer erhielt, schlossen beide an ihre schweren Streitkräfte heran.

Auf das Aufblitzen der Schüsse hin hatte Admiral Hipper sofort mit äußerster Kraft auf die „Kolberg" hinübergestaffelt, schwenkte dann aber, als diese außer Gefahr war, einer alten Kreuzerregel folgend, zunächst vom Feinde ab, um vor allen weiteren Entschlüssen erst einen Überblick über die Lage zu gewinnen. Gleichzeitig sammelten die leichten Streitkräfte vor der Spitze der Schlachtkreuzer. Während „Stralsund", Kpt. z. S. Harder, in NNW weitere Rauchwolken meldete

*) Die Zeitangaben beziehen sich auf mitteleuropäische Zeit, d. h. mittlere Greenwich-Zeit + 1 Stunde.

Digitized by Google

und in diesen schließlich 8 große Schiffe zu erkennen glaubte, bot sich nach dem Gefechtsbericht Admiral Hippers von „Seydlitz", Kpt. z. S. v. Egidy, aus folgendes Bild:

„B. B. achtern dampfen 4 „Chathams" auf, achteraus zahlreiche Zerstörer unter Führung von 3 Kleinen Kreuzern der „Arethusa"-Klasse. „Blücher" meldet auf Aufforderung im ganzen 7 Kleine Kreuzer und 26 Zerstörer, dahinter weitere Rauchwolken."

Der Bericht fährt folgendermaßen fort:

„Die Anwesenheit so zahlreicher Streitkräfte deutete auf die Nähe weiterer Teile der englischen Flotte hin, zumal aus dem F. T.-Verkehr mit Rücksicht auf die dabei angewandten F. T.-Namen, die die gleichen wie die am 16. Dezember beobachteten sind, auf die Nähe des II. Schlachtgeschwaders geschlossen werden konnte. Es wurde daher der Flotte die Absicht mitgeteilt, zunächst mit hoher Fahrt Annäherung an die Deutsche Bucht zu suchen und erst später die feindlichen Fühlunghalter anzugreifen."

Während „Blücher", Kpt. z. S. Erdmann, bereits einige an Backbord aufdampfende Zerstörer der M-Klasse mit Erfolg abwies und das I. britische Leichte Kreuzergeschwader weiter nach Osten ausholte, kamen Steuerbord achteraus um 9 Uhr 35 Min. in WNW 5 britische Schlachtkreuzer in Sicht: „Lion", „Tiger", „Princeß Royal", „New Zealand", „Indomitable". Die Annahme, daß diese wohl kaum allein ständen, sondern hinter ihnen weitere schwere Streitkräfte folgen würden, bestärkte den deutschen Führer in dem Entschluß, dem Gefecht so lange wie möglich auszuweichen und es auch dann nur hinhaltend zu führen, bis mit der größeren Annäherung an die Deutsche Bucht vielleicht doch noch auf die Unterstützung durch eigene Streitkräfte gerechnet werden könnte. Umgekehrt ging Admiral Beatty in dem Gefühl des Rückhaltes an dem III. Schlachtgeschwader und im weiteren Sinne auch an der Großen Flotte darauf aus, die überraschend zum Kampf gestellten und an Zahl weit unterlegenen deutschen Streitkräfte von ihren Stützpunkten abzuschneiden oder ihnen wenigstens die für die Artilleriewirkung günstige Leestellung abzugewinnen. Als sein erstes Signal über das Sichten des Feindes Admiral Jellicoe erreichte, stand dieser mit seinen drei Schlacht- und ebensovielen Kreuzergeschwadern allerdings noch 150 sm NNW von dem Gebiet, in welchem nunmehr die Schlacht begann. Wenn somit auch der Plan rechtzeitiger Zusammenfassung überlegener Streitkräfte gegen den deutschen Vorstoß keineswegs vollständig gelungen war, so blieb der infolge des überlegenen Nachrichtendienstes auf britischer Seite erlangte strategische Vorteil dennoch groß genug.

Die ersten Meldungen der deutschen Kreuzer trafen Admiral v. Ingenohl völlig überraschend. Auf Vorposten außerhalb der Minensperren der Jade befand sich zufällig nur das schwächste, zu der Zeit aus 5 alten Linienschiffen bestehende II. Geschwader mit der 12. Halbflottille auslaufbereit zu Anker. Auf der Weser und Elbe waren 2 weitere Halbflottillen, die 2. und 5., auf Vorposten. 5 Schiffe des I. Geschwaders lagen zwar auf Wilhelmshaven-Reede, konnten aber erst in 2 Stunden Anker lichten. Noch größere Verzögerungen mußten für die im Hafen liegenden Schiffe und Flottillen entstehen. Vor 12 Uhr mittags war daher ein gemeinsamer Vorstoß des I. und II. Geschwaders zur Aufnahme der Kreuzer kaum zu erwarten. Dagegen erhielten die U-Boote sofort Befehl, gegen den Feind vorzugehen. Diesen hatten die Chefs der 2. und 3. U-Halbflottille, Korvettenkapitän Spindler und Kapitänleutnant Gayer, nicht erst abgewartet, und so befanden sich um 11 Uhr Vm. „U 19" und bald darauf auch „U 32" von der Ems aus im Vormarsch gegen ein Gebiet etwa 40 sm nördlich von Terschelling und etwa 5 sm südlich des erwarteten Gefechtskurses der Schlachtkreuzer, während „T 99" mit „U 35", „U 17" und „U 14" von Helgoland gegen die Sperrlücke bei Norderney vorstieß. Außer diesen Streitkräften war seit 10 Uhr Vm. „L 5" und etwas später auch das Flugzeug „83" auf dem Wege nach dem Kampfplatz.

Digitized by Google

Inzwischen hatte an der Dogger-Bank das Gefecht begonnen. Um 9 Uhr 34 Min. wehte auf „Lion" das Signal „Fahrt 27 kn". Um 9 Uhr 43 Min. verlangt der Admiral bereits 28 und um 9 Uhr 52 Min. gar 29 kn. Nach der Darstellung bei Filson Young war damit zwar nicht gesagt, daß diese Geschwindigkeiten von den Schiffen, vielleicht mit Ausnahme von „Tiger", tatsächlich erreicht werden konnten, es schien dem Admiral aber richtig, „dem Maschinenpersonal ein möglichst hochgestecktes Ziel zu geben". Die Schiffe leisteten daher in der Tat Erstaunliches, und wenn auch das II. Schlachtkreuzergeschwader langsam achteraus sackte, blieb es dank den Anstrengungen des „Indomitable", des langsamsten der 5 Schiffe, dennoch in taktischem Zusammenhang mit den 3 Schiffen des I. Schlachtkreuzergeschwaders. Anderseits gestattete die hohe Fahrt der Großkampfschiffe den leichten Streitkräften nicht mehr, die für ihren Einsatz in dem unmittelbar bevorstehenden Kampf notwendige Stellung vor der Spitze der Schlachtkreuzer einzunehmen, selbst die schnellen Zerstörer der M-Klasse mußten auf „Arethusa" mit den langsameren Zerstörern zurückfallen.

Es ist lange Zeit in Deutschland die Ansicht vertreten gewesen, die Engländer hätten nun erheblich früher Feuer eröffnet als die Deutschen. Die tatsächlichen Vorgänge aber waren folgende: Um 9 Uhr 52 Min. schien der Abstand auf 200 hm, die ungefähre Reichweite der schweren britischen Geschütze, vermindert, und „Lion" feuerte den ersten Schuß zum Einschießen auf „Blücher". Er lag kurz. Um 9 Uhr 54 Min. ließ Beatty die Schlachtkreuzer der Gefechtslage entsprechend nach Backbord herausstaffeln, um die Ziele mit allen Geschützen erreichen zu können, und um 10 Uhr begann auch „Tiger" sich mit Einzelschüssen an den Feind heranzuschießen, aber noch bis 10 Uhr 05 Min. dauerte es, bevor der Admiral das Signal zum allgemeinen Feuereröffnen heißen lassen konnte. Nun fiel auch „Princeß Royal" in das Feuer ein, das sich jedoch vorläufig ausschließlich gegen „Blücher" richtete. Die ersten Aufschläge lagen kurz 1000 m und 1500 m, und erst um 10 Uhr 12 Min. wurden auf „Moltke", Kpt. z. S. v. Levetzow, Weitaufschläge beobachtet. Noch war bei der langsamen Schußfolge der drei britischen Spitzenschiffe keinerlei Wirkung ihres Schießens eingetreten, als um 10 Uhr 09 Min. auch auf „Seydlitz" das Signal zum Feuereröffnen wehte, nachdem die deutschen Schlachtkreuzer bereits 7 Minuten vorher die Linienpeilung Süd eingenommen hatten, um alle Geschütze zum Tragen zu bringen. Wegen der schwierigen Erfassung der Ziele infolge der starken Rauchbehinderung konnte jedoch nur „Derfflinger", Kpt. z. S. v. Reuter, diesem Befehl sofort entsprechen. Eine Minute später (10.12) erzielte „Lion" seinen ersten Treffer gegen „Blücher", der zwischen beiden Ankern in die Back ging, ohne nennenswerte Wirkung hervorzurufen. Erst um 10 Uhr 14 Min., also nachdem auch „Derfflinger" Feuer eröffnet hatte, wechselte „Lion" Ziel nach rechts auf „Moltke", während „Tiger" und „Princeß Royal" vorläufig noch weiter auf „Blücher" feuerten. Jetzt erst begann das britische Wirkungsschießen, das von „Blücher" bereits um 10 Uhr 18 Min., von „Seydlitz" um 10 Uhr 19 Min. und von „Moltke" um 10 Uhr 20 Min. erwidert werden konnte. Obgleich Zielverteilung von links befohlen war, konzentrierte sich das deutsche Feuer in der Hauptsache auf die beiden feindlichen Spitzenschiffe, da nur diese deutlicher aus dem Qualm herauskamen. Von einer regelrechten Feuerverteilung war auch späterhin kaum die Rede, vielmehr feuerte jedes Schiff auf das Ziel, welches gerade in der günstigsten Peilung für alle Geschütze stand und am deutlichsten sichtbar war. Häufig mußten auch infolge der achterlichen Peilung des Gegners die vorderen Türme schweigen, und zeitweise wurde aus dem achteren Stand geleitet. Dennoch erhielt „Lion" bereits um 10 Uhr 21 Min. einen Treffer, dem allerdings 4 Minuten später ein solcher gegen „Seydlitz" folgte,

Digitized by Google

ohne daß jedoch Gefechtswerte ausfielen. Um 10 Uhr 35 Min. kam „Lion", vorübergehend ausscherend, über 200 hm außer Schußweite. Dagegen erhielt „Tiger" noch um 10 Uhr 38 Min. auf Entfernungen zwischen 160 und 170 hm einen Treffer, dem ein längerer Brand folgte, der in Wirklichkeit aber nur durch das Aufflammen der Decksboote veranlaßt war.

Das Abdrehen der Engländer war nach ihren Angaben weniger auf die Artilleriewirkung zurückzuführen, als darauf, daß sich Admiral Beatty in ständiger Sorge vor einem Angriff der deutschen Torpedoboote gegen seine nicht durch Zerstörer geschützte Spitze befand. Der erwartete Angriff blieb jedoch aus, und um 10 Uhr 35 Min. entbrannte der Artilleriekampf von neuem. Für die britischen Schlachtkreuzer war jetzt Feuerverteilung Schiff gegen Schiff befohlen, aber „Indomitable" stand zu weit zurück, um sein Ziel zu erreichen, und „Moltke" blieb unbeschossen, weil „Tiger" entgegen dem Befehl mit auf „Seydlitz" feuerte. Jedoch zählte sein Feuer wenig, da er seinen Gegner meist weit überschoß.

Die Schlacht näherte sich bald ihrem Höhepunkt. Um 10 Uhr 43 Min. erhielt „Seydlitz" einen Treffer von verhängnisvoller Wirkung. Eine 34 cm-Granate traf auf dem 230 mm starken Barbettepanzer des achteren Geschützturmes auf und, obgleich sie diesen nicht zu durchschlagen vermochte, stanzte sie einen Panzerbrocken heraus, der, in glühendem Zustand nach innen fliegend, eine Kartusche entzündete. Die Wirkung ist zu bekannt, als daß es an dieser Stelle einer weiteren Schilderung bedarf: beide Türme brannten aus, und nur das sofortige Fluten der Munitionskammer bewahrte das Schiff vor Schlimmerem. Fast unmittelbar danach drang auch auf „Lion" eine Granate bis in eine Munitionskammer vor, zerschellte aber, ein unglücklicher Zufall, ohne zu explodieren. Noch keine 10 Minuten später traf eine weitere Granate die Decke des Turmes auf „Lion" und setzte eines der Geschütze außer Gefecht, dann drang ein von „Seydlitz" gefeuertes Geschoß durch den Panzer in die Maschinenwerkstatt. Einströmendes Wasser überflutete 2 Dynamomaschinen, so daß die Stromkreise für den achtern Leitstand und die leichte Artillerie unterbrochen wurden. Das britische Flaggschiff begann sich nach Backbord überzulegen.

Inzwischen war Admiral Beatty mit der Fahrt auf 24 kn heruntergegangen, um das Geschwader wieder enger zusammenzufassen, denn zwischen „Tiger" und „Princeß Royal" hatte sich der Abstand bereits erheblich vergrößert, und eine noch weitere Lücke klaffte zwischen letzterer und „New Zealand". Hierdurch erhielten die britischen Schlachtkreuzer infolge der schnell zunehmenden Entfernung eine kurze Entlastung, während „Blücher" sich bereits von neuem einiger Zerstörer der M-Klasse und der an Backbord aufdampfenden Schiffe des I. Leichten Kreuzergeschwaders erwehren mußte; jedoch wurden diese durch einige Salven der Mittelartillerie der deutschen Schlachtkreuzer bald abgewiesen. — Bereits um 11 Uhr 10 Min. ging Admiral Beatty wieder auf 26 kn, aber kaum waren die Engländer auf Gefechtsentfernung heran, als ihr Flaggschiff wiederum, diesmal von zwei Granaten gleichzeitig, getroffen wurde (11 Uhr 18 Min.). Eine derselben drückte zwei Platten des Gürtelpanzers durch die Holzhinterlage, die andere durchschlug den Panzer in der Wasserlinie, krepierte im Torpedobreitseitraum, und in wenigen Minuten stand dieser mit allen Nachbarabteilungen bis zum Hauptdeck unter Wasser. Einer solchen Wirkung der deutschen Artillerie hätte der britische Führer nur dadurch begegnen können, daß er, auf seine Überlegenheit an Zahl, Geschwindigkeit und Geschützkaliber vertrauend, näher an den Feind herangegangen wäre und die Entscheidung gesucht hätte. Daran hinderte ihn aber, wie er im Gefechtsbericht ausführt, immer wieder die Anwesenheit der deutschen Torpedoboote, denen er irrigerweise zutraute, daß sie in der deutschen Rückzugslinie Minen legten. Er

Digitized by Google

wollte daher unter allen Umständen vermeiden, in ihr Kielwasser zu geraten. Sein Bestreben blieb daher, den Gegner von Feuerlee her zu überholen und ihn auf diese Weise vielleicht nach Norden auf die Große Flotte zu abzudrängen. Dies erschien ihm bei der Stellung zu der letzteren durchaus möglich, zumal es noch früh am Tage war, die Entfernung nach Helgoland noch über 100 sm betrug und „Blücher" bereits erhebliche Wirkungen des britischen Feuers zu zeigen begann.

In der Tat war auf diesem Schiff um 11 Uhr 25 Min. eine Granate eingeschlagen, die sein Schicksal besiegelte. Soweit sich nach Aussagen der Überlebenden erkennen läßt, hatte diese den Panzerkreuzer unter Durchbrechung der Decks an seiner empfindlichsten Stelle, der durch Zweidrittel seiner Länge gehenden Munitionstransportbahn getroffen, einer Einrichtung, die nur auf „Blücher" versuchsweise vorhanden war. Nacheinander entzündeten sich die Kartuschen auf derselben, und Stichflammen schlugen durch die Geschoßaufzüge in die vorderen Seitentürme, die ähnlich wie bei „Seydlitz" gleich darauf ein Flammenmeer bildeten. Alle Feuerleitungsapparate, Kommandoelemente und das Rudergestänge fielen aus, Granatsplitter durchschlugen außerdem die Hauptdampfrohrleitung im 3. Heizraum, so daß die Geschwindigkeit auf 17 kn fiel. Jetzt endlich schien dem britischen Admiral der Augenblick zu größerer Annäherung gekommen. Aber kaum hatte diese begonnen, als nach der englischen Darstellung „Granate auf Granate auf „Lion" einschlug". Das Schiff erhielt zwischen 11 Uhr 35 Min. und 11 Uhr 50 Min. nicht weniger als 6 Treffer. Wieder wurde der Gürtelpanzer durchschlagen, so daß der Schlachtkreuzer noch mehr Wasser machte, dann explodierte eine Granate im Vorraum der Munitionskammer von Turm A (11.45). Die Kammer selbst geriet in Brand, und fast hätte sich an dem Schiff schon damals das Schicksal der drei in der Skagerrakschlacht auffliegenden britischen Schlachtkreuzer erfüllt, wenn es nicht im letzten Augenblick gelungen wäre, die Kammer zu fluten. Um diese Zeit war die Geschwindigkeit des „Lion" bereits so weit gesunken, daß „Tiger" das Flaggschiff zu überholen begann. Aber erst zwischen 11 Uhr 49 Min. und 11 Uhr 52 Min. erhielt letzteres die entscheidenden Treffer. Vom Steven bis zum Heck wurde es zu dieser Zeit durch eine Granate erschüttert, die in Höhe eines der Kesselräume den Gürtelpanzer nach innen trieb und so viel Schaden am Speisewassertank und der Backbordmaschine anrichtete, daß sie gestoppt werden mußte. Außerdem fiel durch Kurzschluß Licht und elektrische Kraft aus, und die Schlagseite nach Backbord nahm bis auf 10° zu. Der Schlachtkreuzer konnte nicht mehr als 15 kn machen, mußte ausscheren und seinen Gefährten die weitere Verfolgung des Feindes überlassen. Fast gleichzeitig mit dem Einschlagen der letzten Treffer aber wurden von Admiral Beatty, ohne daß dies der Wirklichkeit entsprochen hätte, feindliche U-Boote an Steuerbord gesichtet. Infolgedessen befahl er um 11 Uhr 54 Min. eine Wendung 8 Strich nach Backbord, ließ aber, da diese Bewegung den deutschen Schiffen einen allzu bedeutenden Vorsprung gesichert hätte, bereits 2 Minuten später das Kurssignal NO heißen, um nicht nur das Kielwasser der deutschen Torpedoboote zu vermeiden, sondern auch „Blücher" von den übrigen Schiffen des deutschen Geschwaders abzuschneiden und den Feind wenn möglich zum Aufdrehen zu veranlassen.

Dazu war Admiral Hipper, obgleich er die volle Wirkung des deutschen Feuers auf das feindliche Spitzenschiff nicht übersah, zunächst in der Tat entschlossen. Um 11 Uhr 58 Min., also 4 Minuten nach Beginn der Wendung der Engländer, drehte er auf SOzS zur Kiellinie und gab um 12 Uhr Befehl zum Angriff der Torpedoboote. Da er selbst aber gleichzeitig mit den Schlachtkreuzern immer weiter nach Süden an den Feind heranschwenkte, während die britischen Schiffe,

Digitized by Google

an der Spitze jetzt anscheinend „Tiger", in weiten Abständen hart nach Norden drehten, schienen die Aussichten für einen Angriff auf den immer noch großen Entfernungen so ungünstig, daß die Boote gleich darauf zurückgerufen wurden, um zwecklosen Einsatz zu vermeiden. Dagegen standen die deutschen Schlachtkreuzer jetzt schon auf SzW, um durch Annahme des Kreisgefechtes dem etwa 4 sm nördlich inmitten zahlreicher Aufschläge liegenden „Blücher" zu Hilfe zu kommen. In diesem Augenblick aber wurde dem Admiral gemeldet, daß die beiden achteren Türme auf „Seydlitz" endgültig ausgefallen, daß für die übrigen nur noch 200 Schuß Munition vorhanden seien und 600 t Wasser im Achterschiff wären. Damit stand der deutsche Führer vor einem schweren Entschluß. Wie er die Lage ansah, geht aus folgenden Sätzen des Gefechtsberichtes hervor:

„Die weitere Unterstützung S. M. S. „Blücher" im Kreisgefecht würde die I. Aufklärungsgruppe zwischen die englischen Schlachtkreuzer und die dahinter vermuteten Linienschiffsgeschwader gebracht haben. Sie hätte zudem die eigene Spitze, nachdem im Kreisgefecht allmählich nördliche Kurse erreicht worden wären, in höchst ungünstige Stellung zu den feindlichen Zerstörern geführt. — Die Unterstützung im laufenden Gefecht auf nördlichem Kurs, die auch überlegt worden ist, würde den gleichen Nachteil in der Stellung zu den Zerstörern gebracht haben, die sich im N sammelten und gegen „Blücher" vorgingen. Bei der immer noch großen Entfernung von der eigenen Küste mußte jede Maschinenhavarie eines weiteren Kreuzers zu dessen Vernichtung führen, ohne daß „Blücher" hätte geholfen werden können. Denn das Gefecht der Schlachtkreuzergruppen fand in höchster Bewegung statt. Es führte vielleicht gelegentlich bei dem havarierten, der Unterstützung bedürftigen Schiff vorbei, aber es würde nicht die an Zahl und Stärke den unseren überlegenen feindlichen Kleinen Kreuzer und Zerstörer gehindert haben, in der Zwischenzeit das havarierte Schiff außer Gefecht zu setzen."

Den Kampf, der vom Gegner abgebrochen worden war, erneut zu suchen, war unter diesen Umständen, immer im Hinblick auf die hinter dem Gegner vermuteten stärkeren Streitkräfte und den Mangel eines eigenen Rückhaltes, in der Tat ein Wagnis, das alles aufs Spiel setzte. In Wirklichkeit stand allerdings das III. britische Schlachtgeschwader zu der Zeit noch außer Sichtweite der deutschen Schiffe und konnte keinesfalls vor 3 Uhr Nm. auf dem Kampfplatz erscheinen. Zwar stand seit 12 Uhr mittags das Luftschiff „L 5" über der deutschen Linie, wandte aber seine Aufmerksamkeit fast ausschließlich den Vorgängen bei „Blücher" zu, während für den deutschen Führer die Feststellung viel wichtiger gewesen wäre, ob außerhalb seiner Sichtweite, aber mit der Möglichkeit, bald in das Gefecht einzugreifen, noch britische Streitkräfte standen. Infolgedessen trat nichts ein, was den deutschen Admiral von seiner in diesem Punkte gefaßten Meinung abbringen konnte. Er sah sich daher schweren Herzens veranlaßt, um 12 Uhr 12 Min. vom Feind abzudrehen und Kurs auf Norderney zu nehmen. Noch einige Salven, dann schwieg das Feuer zwischen den beiden Linien. Bald darauf liefen die Zerstörer der „M"-Klasse gegen „Blücher" zum Angriff an, wurden aber von dem sich wütend wehrenden Schiff durch lebhaftes Schnellfeuer abgewiesen. Hierbei erhielt der Zerstörer „Meteor" einen Treffer im vorderen Kesselraum, der das Heizöl in Brand setzte. Dieser verdeckte mit einer gewaltigen Rauch- und Flammensäule bald nicht nur den Zerstörer, sondern auch den Schlachtkreuzer „Tiger", der für die Beobachter auf den hinteren Schiffen der deutschen Kiellinie zu dieser Zeit sich gerade in Deckpeilung zu dem Zerstörer befand. Infolgedessen entstand auf deutscher Seite der Eindruck, daß „Tiger" in diesem Augenblick gesunken sei. Dazu kam, wie sich später herausstellte, daß eins der infolge Maschinenhavarie zeitweise zurückgebliebenen Torpedoboote, „V 5", zweimal einen Torpedo angeblich auf „Tiger" geschossen hatte und „L 5" auf Anfrage meldete, daß er nur vier feindliche Schlachtkreuzer in Sicht habe. Dies war zutreffend, nur hatte das Luftschiff den bereits vorher zurückgebliebenen „Lion" nicht mitgezählt, da es diesen von

Digitized by Google

Anfang an nicht zu Gesicht bekommen hatte. Es geschah also im besten Glauben, wenn damals auf deutscher Seite bestimmt mit dem Untergang des „Tiger" gerechnet wurde.

Die wirklichen Vorgänge auf britischer Seite nach dem Ausfall des „Lion" sind uns erst mit dem Erscheinen des zweiten Bandes der „Naval Operations" von Corbett und mit der noch mehr in die Einzelheiten gehenden Schilderung in dem ausgezeichneten Buche von Filson Young: „With the Battle Cruisers" bekannt geworden. Mit dem Ausfall des britischen Flaggschiffes war die Führung der Schlachtkreuzer auf Kontreadmiral Moore auf „New Zealand" übergegangen. Für diesen aber war auf seinem als taktische Nr. 4 weit zurückstehenden Schiff der Zweck der letzten Bewegung der vor ihm fahrenden Kreuzer nach Norden nicht erkennbar. Anderseits war es Admiral Beatty nicht mehr möglich, von dem schnell achteraus sackenden und nicht nur der funkentelegraphischen, sondern auch aller sonstigen Signalmittel nahezu vollständig beraubten Flaggschiff aus dem II. Admiral seine Absicht verständlich zu machen. Um aber dem weiteren Gefechtsverlauf dennoch die Richtung zu weisen, ließ er an seinen beiden letzten Flaggleinen zwei kurze Signale heißen, und zwar hieß das erste: „Die feindlichen Schlußschiffe angreifen"*); das zweite, das, wenn auch mit besserem Erfolge, schon bei Trafalgar geweht hatte, lautete: „Näher an den Feind heran"**). Zum Unglück für die Engländer waren aber die Flaggen bei der herrschenden Windrichtung schlecht auszumachen. Auch wurde das erste Signal anscheinend geheißt, noch bevor das Kurssignal NO niedergeholt worden war. Infolgedessen wurde es übereinstimmend von „New Zealand", „Tiger" und „Indomitable" dahin verstanden, daß die feindlichen Schlußschiffe in der Peilung NO angegriffen werden sollten***). Dort stand aber nur „Blücher". Sie brachen daher den Kampf gegen „Seydlitz", „Moltke" und „Derfflinger" ab und schwenkten auf diesen zu, zumal da das letzte Signal „Näher an den Feind heran" von keinem von ihnen mehr abgelesen wurde. Der Form nach kann man damit vielleicht die weiteren Entschlüsse des Zweiten Admirals und der Kommandanten als gedeckt ansehen, der Gefechtslage entsprachen sie jedoch kaum. Um den schwer havarierten deutschen Panzerkreuzer zu vernichten, hätte „Indomitable", wie ursprünglich beabsichtigt, vollständig genügt.

Dem Feuer aller britischen Schlachtkreuzer ausgesetzt, kämpfte „Blücher" um die Ehre der Flagge. Wie er dies tat, schildert die amtliche britische Darstellung†) mit folgenden Worten:

„Drei Stunden lang, während deren das Schiff der Brennpunkt einer überwältigenden Feuerkonzentration gewesen war, hatte es keinen Augenblick aufgehört, das Feuer zu erwidern. Zweimal waren unsere Leichten Kreuzer vorgestoßen, um seine Vernichtung zu vollenden, und zweimal hatte es diese gezwungen, sich zurückzuziehen. Als ein Beispiel von Disziplin, Mut und kriegerischem Geist ist seine Haltung während der Stunden des Unterganges selten übertroffen worden."

Um 12 Uhr 45 Min. schien die Vernichtung des Schiffes gewiß, so daß Admiral Moore vor der Frage stand, ob er zu „Lion", der sich auf Funkenanruf nicht mehr meldete, zurückkehren oder den deutschen Schlachtkreuzern folgen sollte. Er war jetzt noch 80 sm von Helgoland entfernt, mußte aber, da der Kampf nicht vor zwei Stunden wieder aufgenommen werden konnte, dann dicht vor der Insel und damit im Bereich nicht nur der deutschen U-Boote stehen, sondern auch der Hochseeflotte, die nach der Funkenmeldung eines britischen U-Bootes bereits ausge-

*) „Attack the enemy's rear!"
**) „Keep closer to the enemy!"
***) „Attack the enemy's rear bearing N. E.".
†) Corbett, Naval Operations. Band II S. 98.

Digitized by Google

laufen war. Da er noch dazu mit der Möglichkeit rechnen mußte, während der nächsten Nacht mit havarierten Schiffen deutschen Torpedobootsangriffen ausgesetzt zu sein, hielt er es für richtiger, zu „Lion" zurückzukehren. Aber schon um 1 Uhr kam ihm Admiral Beatty auf dem Zerstörer „Attack" entgegen, setzte seine Flagge auf „Princeß Royal" und befahl sofort, in Richtung auf Helgoland Kehrt zu machen. Bald mußte jedoch auch er einsehen, daß die kritische halbe Stunde verloren sei und nichts übrigbliebe, als den Rückmarsch des schwer havarierten „Lion" zu decken. Noch auf dem Wege zu diesem Schiff glaubte er wiederum feindliche U-Boote zu sichten, was die Lage nicht in günstigerem Lichte erscheinen ließ, da „Lion" nur noch 12 kn Fahrt machte und schließlich ganz stoppen und von „Indomitable" in Schlepp genommen werden mußte. Um 3 Uhr 30 Min. stieß das III. Schlachtgeschwader zu den Schlachtkreuzern, und eine Stunde später erschien auch die Große Flotte. Die Absicht, wenigstens einige Zerstörerflottillen gegen die auslaufende deutsche Hochseeflotte anzusetzen, wurde schließlich aufgegeben, um mit allen Flottillen und dem I. und II. Leichten Kreuzergeschwader den nach Rosyth in Marsch gesetzten Schleppzug zu sichern, während die Große Flotte und die Schlachtkreuzer nach N ausholten, um so schnell wie möglich aus dem Bereich der mit Bestimmtheit erwarteten deutschen Torpedobootsvorstöße herauszukommen.

In der Tat war auf deutscher Seite gleich nach Abbruch des Gefechtes ein Einsetzen von Torpedobooten in der Nacht gegen den nach NW ziehenden Feind erwogen worden. Da aber die bei den Schlachtkreuzern stehenden Flottillen hierfür wegen Mangels an Brennstoff nicht mehr in Frage kamen, sollte für diese Aufgabe auf die bei den auslaufenden Linienschiffsgeschwadern stehende I. Flottille und 16. Halbflottille zurückgegriffen werden. Wegen der hellen Nacht hatten diese allerdings mit erheblicher Gegenwirkung durch die zahlreichen feindlichen leichten Streitkräfte zu rechnen und sollten daher von Kreuzern der II. Aufklärungsgruppe begleitet werden. Eine weitere Bedingung für den Erfolg war, daß festgestellt werden konnte, ob tatsächlich feindliche Schiffe wesentlich in der Geschwindigkeit herabgesetzt worden seien. Leider hatte aber, wie schon erwähnt, „L 5" den Schlachtkreuzer „Lion" überhaupt nicht gesichtet und äußerte sich auf eine Anfrage, ob er eine Verminderung der Geschwindigkeit bei feindlichen Schiffen festgestellt habe, in negativem Sinne. Daraufhin wurde der beabsichtigte Torpedobootsvorstoß aufgegeben.

Von den U-Booten waren nur „U 35" und „U 17" über die Nacht hinaus gegen den Feind angesetzt worden. Sie sollten versuchen, am folgenden Morgen vor dem Humber auf einlaufende britische Schiffe zum Angriff zu kommen, da der U-Bootshalbflottillenchef, Korvettenkapitän Spindler, der Ansicht gewesen war, daß havarierte Schiffe des Feindes wohl diesen Hafen als den nächstgelegenen ansteuern würden. Nur „U 35", Kptlt. Kophamel, erreichte den Humber, jedoch fast 12 Stunden später, als erwartet, nachdem inzwischen der havarierte „Meteor" durch den Zerstörer „Liberty" dort eingeschleppt worden war. Am selben Tage kam das Linienschiff „Britannia" im Nebel beim Einlaufen in den Firth of Forth auf Grund, saß 36 Stunden fest und fiel längere Zeit durch Reparatur aus. Erst in der Morgendämmerung des 26. Januar konnte schließlich „Lion" nach großen Schwierigkeiten mit Schlepperhilfe im Firth of Forth zu Anker gebracht werden. Damit erreichten die Operationen ihr Ende.

Das Gefecht vom 24. Januar 1915 war die erste Begegnung von Großkampfschiffen im Kriege und insofern von großem Werte für die Beurteilung der militärischen und technischen Leistungsfähigkeit beider Parteien, wenn auch die Überlegenheit, welche die deutschen Schlachtkreuzer in ihrer Mittelartillerie und ihrer

Digitized by Google

besonders wirksamen Torpedoarmierung besaßen, infolge der Gefechtslage nicht zur Geltung gekommen war. Vergleicht man die Schiffe, welche sich im Artilleriekampf gegenüberstanden, nach Wasserverdrängung (t) und dem Geschoßgewicht der Breitseiten ihrer schweren Artillerie (kg), so ergibt sich, daß die Gesamtwasserverdrängung der deutschen Schlachtkreuzer 90 400 t betrug gegenüber einer britischen von 132 400 t und daß das Gewicht einer deutschen Breitseite von 10 144 kg durch ein britisches von 20 320 kg genau um das Doppelte übertroffen wurde. Trotz etwa der gleichen Schußzahl von rund 950 Schuß sind während der Schlacht daher nur 328 t an schweren Geschossen von deutscher Seite verfeuert worden gegen 508 t auf britischer. Die größere Trefferzahl wurde jedoch, wenn man von der im Nahgefecht gegen „Blücher" erzielten absieht, von deutscher Seite erreicht. Zwar wurden infolge der Rauchbehinderung in der Linienstellung die hinter „Tiger" stehenden britischen Schlachtkreuzer nicht getroffen, jedoch hat „Tiger" selbst mindestens 2 und „Lion" nach Filson Young nicht weniger als 18 schwere Treffer erhalten. Dieser Gesamtzahl von 20 deutschen Treffern stehen jedoch nur 4 englische gegenüber: „Seydlitz" 2, „Derfflinger" 1, „Blücher" 1.

Es ist aber kein Zweifel, daß trotzdem unter dem Eindruck des größeren feindlichen Kalibers, des Verlustes des „Blücher", des Treffers auf „Seydlitz" und des eigenen Rückzuges damals die feindliche Waffenwirkung bei uns eher über- als unterschätzt wurde, zumal weil für die Beurteilung der Ergebnisse des eigenen Artilleriefeuers zuverlässige Nachrichten fehlten. Zu der Überschätzung der britischen Leistung trug auch der Umstand bei, daß die Menschenverluste auf deutscher Seite erheblich größer gewesen waren. Während die Engländer nur 14 Tote und 30 Verwundete hatten, betrugen die deutschen Verluste 954 Tote und 80 Verwundete.

Es muß dennoch festgehalten werden, daß die britischen Granaten nur dann von verheerender Wirkung gewesen sind, wenn sie infolge der großen Einfallwinkel die Decks durchschlugen, während der deutsche Seitenpanzer, anscheinend selbst auf „Blücher", allen Treffern im Ferngefecht erfolgreichen Widerstand geleistet hat. Dagegen haben die viel leichteren deutschen Geschosse den britischen Seitenpanzer mindestens in zwei Fällen gegen „Lion" durchschlagen, und zwar einmal um 11 Uhr 18 Min. und einmal zwischen 11 Uhr 35 Min. und 11 Uhr 50 Min., also auf Entfernungen von 160 bzw. 145 bis 150 hm. Im ersteren Falle wurden noch dazu solche Verheerungen in einem Maschinenraum angerichtet, daß die Maschine zum Stehen kam. Diese gewaltige Wirkung der deutschen schweren Panzersprenggranate war um so erstaunlicher, als die Mündungsenergie der britischen fast doppelt so groß war. Wenn trotzdem der Vergleich der Wirkung am Ziel zugunsten der deutschen Geschosse ausfällt, so lagen die Gründe hierfür einmal in der offensichtlich besseren Qualität der deutschen Panzersprenggranate, des weiteren aber in der britischen Unterlegenheit an Panzerschutz. Vergleicht man ohne Rücksicht auf die erheblich größere Flächenausdehnung des Panzers auf den deutschen Schiffen nur die Stärke desselben in der Wasserlinie, so ergibt sich, daß „Lion" und „Tiger" nur über 229 mm Panzerstärke verfügten gegenüber 300 mm auf „Derfflinger" und „Seydlitz", „Princeß Royal" über 229 mm gegenüber 270 auf „Moltke", und selbst „New Zealand" und „Indomitable" nur über 178 mm gegenüber 180 auf „Blücher".

Angesichts der Ergebnisse der Schlacht hatte sich also der englische Grundsatz, zugunsten des größeren Geschützkalibers und der höheren Geschwindigkeit dem Schiffbauer allzu wenig Gewicht für Panzerschutz und Schwimmsicherheit zur Verfügung zu stellen, als Fehler erwiesen. Diese Mängel sollten jedoch erst in der Skagerrakschlacht voll erkannt werden. Die Befriedigung über den eigenen

Digitized by Google

Schlachtkreuzertyp war in England nach der Falklands- und Dogger-Bank-Schla ohne Zweifel groß. Man neigte zu dieser Selbstüberschätzung um so lieber, es gelungen war, den „Blücher" zu vernichten. Nur zu leicht wurde da übersehen, daß dieser kein Schlachtkreuzer war. Freilich ist sein Ausfall nicht dieser Zugehörigkeit zu einer ältern Schiffsklasse begründet, vielmehr hätte der e scheidende Deckstreffer, dessen vernichtende Wirkung nur durch den großen E fallwinkel infolge der ungewöhnlich hohen Entfernungen zu erklären ist, für jed der Schlachtkreuzer wahrscheinlich ebenso tödlich werden können, da ein a reichender Schutz gegen solche Treffer wegen der gewaltigen Flächen der zu p zernden Decks selbst bei den neueren englischen und deutschen Typen trotz ih Riesendeplacements nicht zu schaffen gewesen war. Auch die Stellung „Blücher" als hinterstes Schiff der Linie und seine etwas geringere Geschwind keit sind kaum an dem Ausfall schuld. Anderseits ist kein Zweifel, daß größere Kampfkraft der Geschütze etwa des „von der Tann" den Ausgang Kampfes wesentlich anders hätte gestalten können, während die glänzende A bildung der Geschützführer des im Frieden als Artillerieschulschiff verwend „Blücher" bei der zu geringen Reichweite und Wirkungsmöglichkeit sei 21 cm-K kaum zum Tragen gekommen ist.

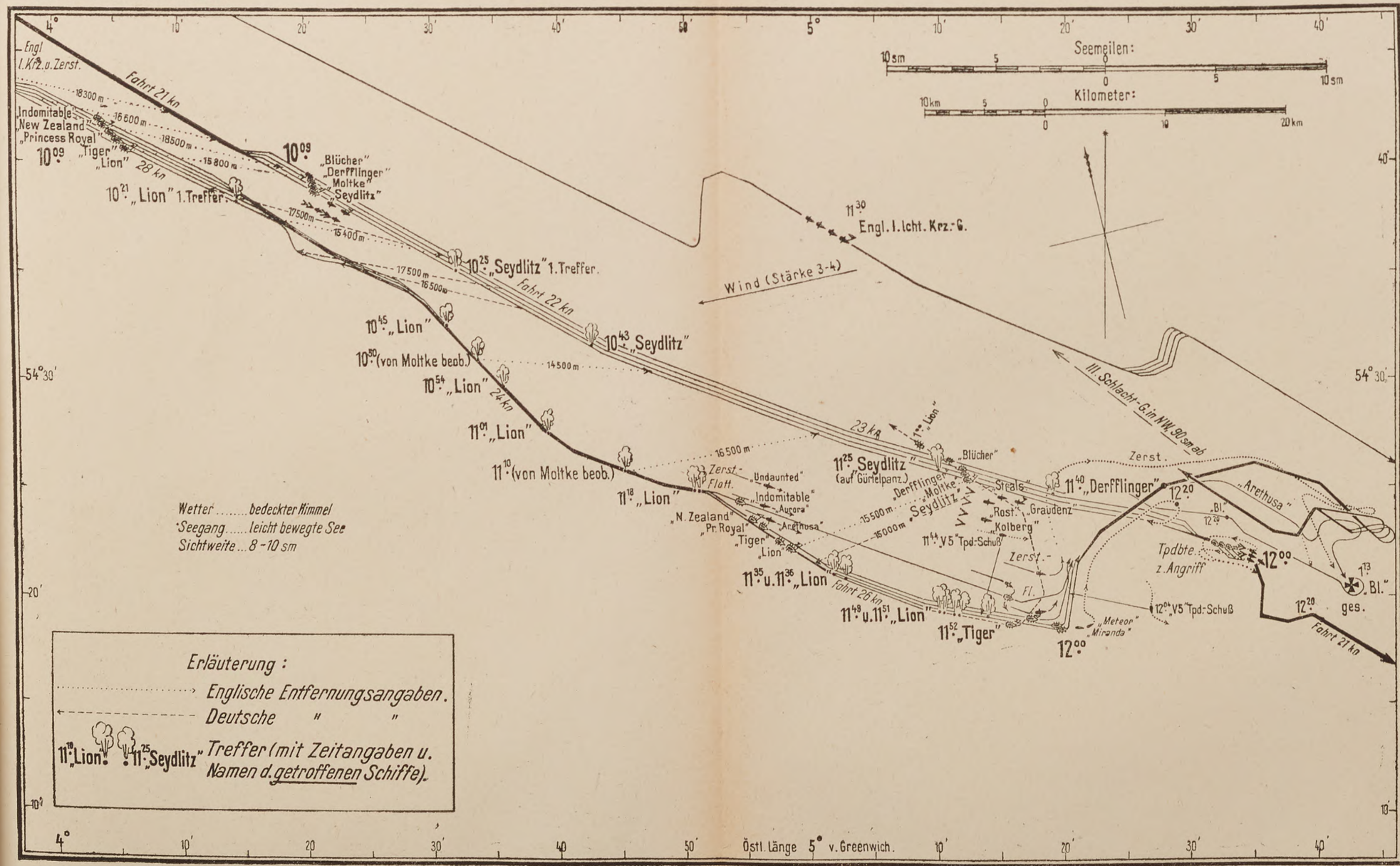
Es ist und bleibt aber neben der verfehlten Anlage des deutschen Un nehmens dem Totalverlust des „Blücher" zuzuschreiben, daß trotz der bess deutschen artilleristischen Leistung der strategische Gewinn des Tages den E ländern zugesprochen werden muß. Das neue System zur Verteidigung der tischen Ostküste schien sich bewährt zu haben. Nach zweimaligen ungestraften griffen der deutschen Schlachtkreuzer gegen die britische Küste war es zum e Male gelungen, diese mit Übermacht zu stellen und ihnen empfindliche Verluste zubringen. Man glaubte außerdem in England irrigerweise, mit dem läng Ausfall von zwei deutschen Schlachtkreuzern rechnen zu können, und sprach ge diesem vermeintlichen Ergebnis der Schlacht fast größere Bedeutung zu als Vernichtung des an Kampfwert den Schlachtkreuzern erheblich nachstehe „Blücher". Bis diese repariert waren, hielt man einen neuen Angriff auf britische Ostküste für unwahrscheinlich und auch die Gefahren einer Invasion, der man in der Tat bisher immer noch ernstlich gerechnet hatte, für stark mindert. Auch die Sorge für die Sicherheit der britischen Stellungen in Flan begann nachzulassen, und es schien nicht mehr erforderlich, so viele Truppen bisher im Mutterlande zurückzuhalten. Als erstes strategisches Ergebnis Schlacht wurde daher bereits vier Tage später endgültig der schon lange gepl Angriff gegen die Dardanellen beschlossen.

Die politische Auswertung des militärischen Erfolges war besonders gesc In einer glänzenden Parlamentsrede führte Mr. Churchill als Erster d der Admiralität aus, daß sich die britischen Geschütze und Granaten deutschen weit überlegen erwiesen hätten, daß man die eigene Schießkunst jetzt unterschätzt habe, daß die englischen Maschinen Außerordentliches gel hätten und der britische Schlachtkreuzertyp, der schon vor den Falklands Triu gefeiert habe, sich aufs neue glänzend bewährt habe. Es könne nach d Feuerprobe kaum mehr zweifelhaft sein, wie der Ausgang auch einer größ Schlacht ausfallen werde. Waren diese Ausführungen auch in erster Linie be berechnet, nach mannigfachen Enttäuschungen den Siegeswillen der briti Nation zu beleben, so fanden sie doch auch in gewissen holländischen, däni norwegischen und vor allem amerikanischen Zeitungen einen bemerkensw Widerhall. Diesem gegenüber traten die Äußerungen der Enttäuschung übe vorzeitigen Abbruch des Gefechts und die schweren Beschädigungen des „L

Digitized by Google

Aus: Marine-Rundschau 1922, Heft 3.

Die Schlacht an der Dogger-Bank am 24. Januar 1915.



Alle Rechte vorbehalten.

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Digitized by Google

Digitized by Google

wie sie in einzelnen britischen Zeitungen laut wurden, nicht weniger zurück als sonstige Zweifel an der Aufrichtigkeit der britischen Admiralitätsberichte, wie sie nach der Geheimhaltung des Verlustes der „Audacious" entstanden waren. Niederländische Zeitungen, welche amtliche deutsche Meldungen des Wolffschen Telegraphenbureaus enthielten und den Reuternachrichten widersprachen, wurden vom britischen Zensor von der Einfuhr nach England ausgeschlossen und nach Holland zurückgeschafft.

Besonders viel erhoffte man im britischen Lager von der immer gern geglaubten moralischen Wirkung des Kampfergebnisses auf die deutschen Schiffsmannschaften. Hierüber führte die „Times" in dem schon einmal genannten Berichte folgendes aus:

„Es ist ganz richtig, daß in der Regel die deutschen Besatzungen mit großer Tapferkeit gefochten haben, und unsere Admiralität hat zugegeben, daß der Kampf am Sonntag von beiden Seiten gut durchgehalten wurde. Gleichzeitig ist aber nicht zu verkennen, daß jeder Rückzug irgendwelcher Art auf Offiziere und Mannschaften niederschlagend wirkt, besonders, wenn noch schwere Verluste hinzukommen. Sodann muß man daran denken, daß die deutschen Mannschaften seit Monaten auf ihren Schiffen eingepfercht waren, und wenn auch diese Politik in mancher Hinsicht klug gewesen ist, so muß sie doch auf die Leute entmutigend gewirkt haben."

Ganz anders und damit der Wirklichkeit erheblich näherkommend sah freilich der „Corriere della Sera" das Ergebnis der bisherigen Kämpfe an. In einem Rückblick auf diese vom 26. 1. 15 urteilte er folgendermaßen:

„Moral, Disziplin, Tapferkeit und Geschicklichkeit, die einen so beträchtlichen Teil des Sieges ausmachen, sind in den beiden starken, im Kampf befindlichen Rassen, der teutonischen und der angelsächsischen, gleich. Die deutsche Marine hat in der Tat, obwohl sie erst in unseren Tagen und in einem ausgesprochen kontinentalen Land geboren worden ist, bewiesen, daß sie eine Schulung des Personals erreicht hat, die der gleichkommt, die die englische Marine von hundertjährigen Kriegserfahrungen und dem insularen Charakter des Landes geerbt hat."

Eine neue britische Seekriegsordnung.

Von Kapitän zur See Gartzke.

III.

(Schluß.)

Der Kriegsschiffsbegriff.

England will die kriegerische Handlung örtlich nur auf die offene See und die Territorialgewässer erstrecken, die den Kriegführenden gehören oder von ihnen besetzt sind, mit Ausnahme jener Gewässer, welche mit Rücksicht auf die Schiffahrt nicht als maritime betrachtet werden können (Art. 1). Diesem einzigen Paragraphen der Sektion I über eine weitreichende örtliche Begriffsbestimmung für den Seekrieg folgt in Sektion II die sachliche über die „bewaffneten Kräfte der Kriegführenden". Man begnügt sich mit einer Kennzeichnung des Trägers der Seemacht, des Kriegsschiffes. Dieser Begriff soll sich erschöpfen a) in den Staatsschiffen unter Leitung eines Seebefehlshabers, die von Marinebesatzung bemannt sind und Flagge und Abzeichen der Marine führen; b) in den zu Kriegsschiffen umgewandelten Handelsschiffen; c) in U-Booten, deren Gebrauch erlaubt sein soll, wie oben erwähnt wurde. Außer den Staatsschiffen werden noch public ships unterschieden, die dem Staate oder Einzelpersonen gehören und für den öffentlichen Dienst unter der Leitung eines vom Staate bestellten Offiziers stehen; sie sollen nicht als Kriegsschiffe gelten, also nicht Kriegsobjekt werden.

Digitized by Google

Die zu Kriegszwecken umgewandelten Handelsschiffe sollen zur Begründung ihres Kriegsschiffcharakters der „unmittelbaren Leitung und Verantwortung des Flaggenstaates (Art. 3) unterworfen sein, dessen Flaggen und Abzeichen sie tragen (Art. 4); ihre Befehlshaber sollen im Staatsdienst stehen, ihre Besatzung den Regeln der Marinedisziplin unterworfen (Art. 6) und diese selbst in die amtliche Marinerangliste aufgenommen sein" (Art. 8). Die Frage nach dem Ort der Zulassung einer legitimen Umwandlung, welche das 7. Abkommen der II. Haager Konferenz wegen unmöglicher Einigung offengelassen hatte, wird einseitig im Sinne des stützpunktreichen und nie ohne Bundesgenossen kämpfenden Englands dahin entschieden, „daß die Umwandlung nur in eigenen Hoheitsgewässern oder in denen von Bundesgenossen der Kriegführenden, in feindlichen oder von den Kriegführenden besetzten Gebieten statthaft" sein soll. *Der Hafen des Flaggenwechsels soll nicht verlassen werden dürfen, bevor das umgewandelte Schiff in seiner neuen Eigenschaft im staatlichen Heimatshafen registriert ist* (Art. 9). Damit ist praktisch die Umwandlung nur den mit Stützpunkten und Kolonien reich bedachten Mächten möglich. Auch im Hafen eines Verbündeten genießt das kriegführende Kriegsschiff nur Gastrecht; der Anspruch auf die Rechtsgültigkeit von Hoheitsakten im verbündeten Hafen ist eine Überspannung, wenn dieser Anspruch nicht auf alle Fälle erweitert wird, wo solches Gastrecht geübt wird. Ein einmal umgewandeltes Handelsschiff soll während der Dauer der Feindseligkeiten nicht zurückverwandelt werden dürfen (Art. 10). Diese an sich richtige Beschränkung wird z. B. bei Lazarettschiffen nicht vorgesehen, die also beliebig verwandelt und zurückverwandelt werden sollen.

Wir vermissen bei dieser Kriegsschiffsdefinition die große Reihe von *Hilfsschiffen* des Heeres- und Flottendienstes, die diesem Truppen, Seeleute, Kriegsausrüstung, Brennstoffe, Lebensmittel, Wasser, Vorräte und Nachrichten zuführen. Sie alle wollte England auf der II. Haager Konferenz, wo es vor der Gefahr stand, in die Aufhebung oder Einschränkung des Bannwarenrechts willigen zu müssen, in die Reihe der Kriegsschiffe einreihen; hier war seine Absicht deutlich, mit dem Verzicht auf Bannwarenerfassung nicht zuviel aufzugeben. Die damalige britische Auffassung ist durchaus logisch; sie wird beherrschend, wenn das neuzeitige Seekriegsrecht den friedlichen Handel vom Kriege löst, was unausbleiblich scheint. Das Hilfsschiff gehört als quasi-Kriegsschiff in diesen Begriff mit dem Zwang auf die Kriegführenden, diese Schiffe ausschließlich unter Kriegsflagge für den militärischen Dienst vorzusehen. Diese Unterlassung in den Laws wird sofort deutlich. Sie erhalten zwar das Verbot der Kaperei aufrecht (Art. 12) und untersagen öffentlichen und Privatschiffen jede Feindseligkeit; sie fügen aber hinzu: „Dagegen sollen beide zur Verteidigung Gewalt anwenden können gegen den Angriff eines feindlichen Schiffes gegen sich oder einen anderen, ebenso das Recht haben, „Waffen zu tragen" (Art. 12 a). Hier wird scheinbar harmlos das „*bewaffnete Handelsschiff*" in das britische Seekriegsrecht eingegliedert. Wir haben oben versucht, die Zusammenhänge dieser Kernfrage des neuzeitigen Seekrieges mit dem U-Boot darzutun. Das mit staatlichen Waffen und organisierten Geschützbedienungen versehene Handelsschiff, das den Befehlen der Kriegsleitung unterworfen ist, wie jedes in ein Kriegsschiff umgewandelte Handelsschiff auch, das Akte der Gewalt vollzieht und dafür Belohnungen und Strafen erntet, kann unmöglich die Wohltaten des friedlichen Handelsschiffes beanspruchen. Es muß als ein erfreuliches Zeichen tatsächlich auch in England vorhandenen Rechtsgefühls gegenüber dem Seekrieg begrüßt werden, wenn wir den Vizepräsidenten des Maritime Right Committee, Sir Graham Bower, in Portsmouth sowohl

Digitized by Google

wie auf der 2. Nachkriegskonferenz der International Law Association im Haag 1921 mannhaft für die Behandlung des bewaffneten Handelsschiffes als kriegführendes Schiff (combatant) eintreten sehen. Sein Antrag wurde von dem bekannten Völkerrechtskenner und Staatsmann Sir Thomas Barclay unterstützt. Für England scheint es nur eine Alternative zu geben: entweder die bewaffneten Handelsschiffe als nicht kriegführende zu behandeln oder die U-Boote als verbrecherisch zu untersagen. Das letztere ist England in der politischen Sphäre der Konferenz von Washington völlig mißlungen, weil keine Seemacht, auch England nicht, ernstlich auf das U-Boot verzichten will. Auch das völlige Verbot des U-Bootes für den Seehandelskrieg ist ihm nicht geglückt. Wir müssen es uns versagen, an dieser Stelle auf Einzelheiten der Washingtoner Konferenz, bei der die U-Bootsfrage die strittigste des Abrüstungsproblems bildete, einzugehen. Hier sei nur daran erinnert, daß bei dem militärpolitischen Gegensatz zwischen England und Frankreich, welchen der französische Anspruch auf 90 000 t U-Boote grell beleuchtete — ein Anspruch, den England offen als bewußte Bedrohung seines Seehandels kennzeichnete — das Zustandekommen des politischen Abkommens über die Pazifikfrage gefährdet wurde, für die eine befriedigende Lösung der gesamten Abrüstungsfrage Voraussetzung war. Das in der Washingtoner Erklärung über die vereinbarte Verwendung der U-Boote niedergelegte Verbot, Handelsschiffe ohne Warnung und ohne vorherige Bergung der Besatzungen und Fahrgäste zu versenken oder zu zerstören, außer im Falle der Flucht, des Widerstandes und wenn es sich weigern sollte, nach gegebenen Vorschriften zu fahren*), ist die Anerkennung der oben gegebenen U-Bootsregeln der britischen Laws of Naval War. Die Kluft des britisch-französischen Gegensatzes war hier nur im Kompromiß der seekriegsrechtlichen Beschränkung im Sinne des englischen Interesses zu überbrücken. Die Erklärung von Washington ist daher in erster Linie politisch und als ein gefährlicher Notweg aus politischer Zwangslage zu werten, der alle Schwächen der Halbheit zeigt. Sie ist unaufrichtig zugleich, weil man auch an dieser Stelle bewußt am bewaffneten Handelsschiff vorübergegangen ist. Mit dem einen Satz: „Wenn ein U-Boot nicht kapern kann, muß es auf Angriff und Beschlagnahme verzichten und dem Handelsschiff erlauben, seinen Weg fortzusetzen", deutet sich an, daß auf das bewaffnete Handelsschiff nicht verzichtet werden soll. Damit ist die Unaufrichtigkeit und die Gefahr der Halbheit nicht geringer geworden; denn es wird nicht ersichtlich, ob das bewaffnete Handelsschiff als kriegführendes Schiff begrifflich dem Kriegsschiff gleichgeordnet, also warnungslos angegriffen werden darf oder nach bisheriger britischer Auffassung trotz Bewaffnung den Charakter als friedliches Handelsschiff, also die Zwitterhaftigkeit britischer Auffassung, behalten soll. Mit diesem Zweifel wird das U-Bootsproblem praktisch in dem ungelösten Zustande belassen, den der Weltkrieg zeitigte und den er abschließend nicht gelöst hat. *Ein Fortschritt wäre es gewesen, wenn mit der warnungslosen Versenkung von Handelsschiffen durch U-Boote gleichzeitig das bewaffnete Handelsschiff britischer Prägung geächtet worden wäre.* Nur bei solcher Lösung würden die beschränkenden U-Bootsvorschriften praktisches Seekriegsrecht. Da aber England im bewaffneten Handelsschiff die gegebene Waffe gegen das U-Boot gefunden zu haben glaubt und sich für seine Beibehaltung einsetzen wird, bleibt seine Einreihung in den Kriegsschiffsbegriff die einzige Lösung, welche ein ehrliches Seekriegsrecht noch geben kann.

*) Vgl. S. 67 (Februarheft) zu Art. 18a über das Fahrverbot in der „verriegelten Zone" (barred zone).

Digitized by Google

Mit dem zwitterhaften Charakter der britischen Auffassung wird für den zur See schwächeren Kriegführenden, der auch zum Seehandelskrieg auf das U-Boot zurückgreifen muß, der unbeschränkte Gebrauch desselben der einzige Ausweg bleiben, um seine Rechte gegen den Stärkeren zu behaupten. Es ist und bleibt Heuchelei, dies verkennen zu wollen. Zwischen der Halsstarrigkeit Frankreichs bei der Verteidigung seines materiellen U-Bootsprogramms und seiner Willfährigkeit, anzuerkennen, daß der Kommandant des U-Boots, also eines Kriegsschiffs, zähneknirschend seine Waffen vor dem bewaffneten Handelsschiff senken soll, weil der Waffenaustrag über Wasser zu ungunsten des U-Bootes liegt, gähnt die Kluft des Ungewissen, Gefährlichen und Unaufrichtigen. Sie kann nur überbrückt werden durch eine klare und eindeutige Begriffsbestimmung über das Kriegs- und Handelsschiff, nach welcher schon in Washington gerufen wurde. Der Ruf ging im Feuer des politischen Streites unter. Er wird aber wieder aufkommen und auf die Behandlung des bewaffneten Handelsschiffes als kriegführendes Schiff drängen. Sonst geht trotz der Ächtung, welche die U-Bootsvorschriften von Washington dem sie Übertretenden schon im voraus androhen, der Seekrieg der Zukunft wie im Weltkriege wieder die Wege ältester Zeiten, in die ihn britische Seekriegspraxis in erster Linie durch das bewaffnete Handelsschiff zurückwarf und auf dem die Handelsflotte nur die Erweiterung der britischen Kriegsflotte war. Das bewaffnete Handelsschiff britischer Prägung führt den auf friedliche Betätigung gerichteten Seehandel in den Kampf der kriegerischen Gewalten hinein, wo seine Loslösung von ihm das Gebot der Stunde ist. Bei einer solchen würde es weder bewaffnete Handelsschiffe, noch warnungslose Versenkungen durch U-Boote geben, also auch nicht praktisch haltloser U-Bootsvorschriften bedürfen. Das U-Boot bliebe die gegebene militärische Waffe der kriegführenden Flotten gegeneinander.

Der Kabelkrieg (Art. 54 a).

Die Frage des Kabelkrieges ist für den Seekrieg bisher nicht Gegenstand internationaler Verträge gewesen, sondern als Frage des Landkrieges in der Haager Landkriegsordnung (Art. 54) behandelt worden. Diese sehen die Beschlagnahme oder Zerstörung von Kabeln, die ein besetztes Gebiet mit einem neutralen Gebiet verbinden, nur im Falle unbedingter Notwendigkeit bei Rückgabe und Schadenersatzregelung im Friedensschluß vor. Das kriegführende England, das ja die offene See im Kriege als seine Domäne betrachtet, die dem besetzten feindlichen Gebiet gleichkommt, fordert das Recht der Beschlagnahme oder Zerstörung (seize or capture) von Kabeln,

a) welche das Gebiet der Kriegführenden oder zwei Punkte von ihnen verbinden;
b) welche das Gebiet eines Kriegführenden mit neutralem Gebiet verbinden.

Die Kabel zu a sollen überall angreifbar sein, außer in neutralen Gewässern, die Kabel zu b sollen in neutralen Gebieten unantastbar sein. Auf hoher See und in Fällen effektiver Blockade und innerhalb der Blockadegrenzen sollen diese Kabel angreifbar sein, „wenn sie in kurzmöglichster Zeit wieder instandgesetzt werden können". Kabel im feindlichen Gebiet sollen überall zerstört werden dürfen. Die Aneignung oder Zerstörung soll jedoch nur im Falle dringender Notwendigkeit Platz greifen. Eine Unterscheidung zwischen staatlichen und privaten Kabeln oder der Nationalität ihrer Besitzer soll nicht eintreten. Die Rückgabe und Schadloshaltung für Kabel zwischen Kriegführenden und Neutralen wird vorge-

Digitized by Google

sehen. Also auch hier vollste Übernahme der britisch-alliierten Kriegspraxis in das Völkerrecht bis zur Aufhebung der Rechte anderer, die einer solchen Lösung widersprechen müssen.

Rechte im besetzten und nichtbesetzten Gebiet.

Die eigentlich nur die Landkriegführung betreffende Frage der Rechte im besetzten und im nichtbesetzten Gebiet ist durch den dritten Abschnitt der Haager Landkriegsordnung geregelt, welcher „von der militärischen Gewalt auf besetztem feindlichen Gebiet" handelt. Gleichwohl tritt der Begriff „des von einem Kriegführenden besetzten Gebietes" in den Laws häufig hervor; er wird dem feindlichen Gebiet im Sinne des Seekriegsrechts grundsätzlich gleichgestellt. Ohne daß auf die Landkriegsordnung als solche Bezug genommen wird, sehen die Laws in Sektion VI den einzigen Artikel 88 über „Rechte und Pflichten auf besetztem Gebiet" vor. Sie sprechen hier von der Besetzung eines Seegebietes (occupation of maritime territory), d. h. von Golfen, Buchten, Reeden, Häfen und anderen Hoheitsgewässern. Der dem Worte nach widerspruchsvolle Begriff des „maritime territory" soll nur Platz greifen, wenn zu gleicher Zeit das Hauptland (mainland) besetzt ist, und zwar entweder durch See- oder Landstreitkräfte. Die Besetzung soll dann den Gesetzen und Bräuchen des Landkrieges unterliegen. Die Seemacht sichert sich also ausgesprochene Rechte an der Trennungslinie zwischen See- und Landkrieg, wogegen nichts einzuwenden ist. Die Frage der Landbesetzung wird aber noch von anderen Stellen der Laws berührt. In Sektion II, die von der bewaffneten Macht kriegführender Staaten, von Schiffen und Personal handelt, wird Art. 13 der Bevölkerung eines Landgebiets gewidmet, das nicht vom Feinde besetzt ist. Dieser wird das Recht zugesprochen, „bei Annäherung des Feindes spontan Schiffe zu bemannen und Widerstand zu leisten, auch wenn sie nicht genügend Zeit hatte, entsprechend der Bestimmung über die Umwandlung von Privatschiffen in Kriegsschiffe ihre Fahrzeuge umzuwandeln. Die Bevölkerung soll als kriegführend angesehen werden, wenn sie offen handelt und die Gesetze und Bräuche des Krieges achtet". England mag hier an die Invasionsmöglichkeit für seine Inseln gedacht haben und überträgt die Bestimmungen der Haager Landkriegsordnung für Milizen und Freiwilligenkorps (Art. 1) und für eine überraschte Bevölkerung (Art. 2) auf den Seekrieg. Dieser Artikel 2 der Landkriegsordnung bedarf nach den Erfahrungen des Weltkrieges noch der Nachprüfung. An die Beschießung der deutschen Schiffbrüchigen bei deren Landungsversuch nach der Versenkung der deutschen Flotte bei Scapa Flow durch britische Zivilisten trotz Zeigens weißer Flaggen und Zeichengebung für die Unterwerfung sei hier nur erinnert. Die Fassung dieses Artikels bringt jedoch auch Fahrzeuge unter den Schutz des Völkerrechts, welche entschieden mißbräuchlich benutzt werden und worden sind. Im Weltkriege erntete der britische Fischdampfer „Princeß Mary José"*) höchstes Lob und Anerkennung durch Bewilligung eines Prisengeldes, als er in scheinbar harmloser Auftakelung sich der Annäherung deutscher U-Boote aussetzte, während er mit einem untergetauchten britischen U-Boot in telephonischer Verbindung stand, um es über die beobachteten Vorgänge und Angriffsmöglichkeiten zu unterrichten, die auch ausgenutzt wurden. Das deutsche U-Boot „U 23" fiel diesem Franktireurstück zum Opfer. Wir sind uns bewußt, bei diesem Vergleich den Einwurf herauszufordern, daß England die deutschen U-Boote außerhalb des Rechts gestellt habe. Dieser Einwurf ist nicht stichhaltig gegenüber einer Seekriegsordnung, die selbst vom weitestgehenden

*) Vgl. Lützow, Englischer Lazarettschiffs-Mißbrauch a. a. O.

Digitized by Google

U-Bootsgebrauch handelt. Er ist ebenso unberechtigt wie die Begründung für die Bewilligung des Prisengeldes durch den Präsidenten des britischen Prisengerichts: „Er müsse seiner Befriedigung Ausdruck geben, daß ein Fall vor Gericht komme, in welchem eine Fischdampferbesatzung sich bereit gezeigt habe, Seiner Majestät regelrechten Seestreitkräften in einer Lage Hilfe zu leisten, in der diese Streitkräfte sonst außerstande gewesen wären, mit derartigen Schandtaten fertig zu werden." Das betreffende deutsche U-Boot befand sich hier in einer unzweifelhaften militärischen Operation. Dies leugnen hieße die Gefahren der Verquickung des militärischen Seekrieges mit dem Seehandelskrieg anerkennen. Wir halten die Zulassung einer „Ausnahme von der Regel*)", daß nur militärische Organisationen von Heer und Flotte und deren Personal als kriegführend anzusehen ist, nach den Erfahrungen des Weltkrieges für eine Gefahr, „die zu unbegrenzter Ausdehnung der Ausnahmen führt"*). Art. 13 ist unnötig, weil spontan bewaffnete und widerstandleistende Zivilfahrzeuge, die eine neue Vermengung kriegerischer und friedlicher Begriffe darstellen, gegenüber organisierten Flottenkräften nur ganz selten Aussicht auf erfolgreichen Widerstand haben und ihr Verlust nur zu bedauernswerten Opfern und zu einer entstellenden Kriegsgreuelpropaganda führt, die das Völkerleben vergiftet.

Hier verdient der Artikel 91 über Kapitulationen noch Erwähnung, der dem kapitulierenden Befehlshaber die Beschädigung oder Zerstörung von Schiffen, Gegenständen und Ausrüstungen, die in seinem Besitz sind, verbietet, „welche er übergeben soll, falls nicht das Recht, so zu handeln, ihm ausdrücklich durch die Kapitulationsverhandlung eingeräumt ist". Hiermit wird offenbar auf gewisse Vorgänge bei der Räumung Belgiens durch die deutsche bewaffnete Macht angespielt.

Waffenstillstand (Art. 92—98).

In Sektion VII, welche den „Vereinbarungen der Kriegführenden" (Kapitulationen, Waffenstillstand, Aufhören der Feindseligkeiten) gewidmet ist, wird der Waffenstillstand dem „Aufhören der Kriegsoperationen" gleichgesetzt. Es folgt: „Zur Zeit des Waffenstillstandes in Kraft befindliche Blockaden werden nicht aufgehoben, wenn dies nicht ausdrücklich im Vertrage festgesetzt wird. Das Recht der Anhaltung und Durchsuchung soll weiter ausgeübt werden. Das Recht der Wegnahme soll aufhören, ausgenommen, wo es gegenüber neutralen Handelsschiffen besteht." Es gehörte von jeher zum Rüstzeug britischer Rechtfertigung des Seehandelskrieges und seines Rechts, ihn als das unblutige, also humanste Mittel zur Unterwerfung des Gegners zu bezeichnen. Diese Beweisführung wird endgültig abgetan werden müssen, nachdem ihre Unmenschlichkeit durch die unerhört zahlreichen Menschenopfer der britischen Hungerblockade im Weltkriege dargetan und heute noch bei den betroffenen Völkern sichtbar ist. Dieser völlig unhaltbare Kriegsbegriff Englands fand seinen zynischen Ausdruck in der Aufrechterhaltung der Blockade nach Abschluß des Waffenstillstandes, selbst in ihrer Erweiterung auf die bis dahin davon freie Ostsee. Hier offenbarte sich der große Fehler, den deutschen Unterseehandelskrieg vor Abschluß des Waffenstillstandes aufzugeben in der fehlgehenden Hoffnung, damit ein gutwilliges Einlenken der Verbandsmächte zu erzielen. Der Unterseehandelskrieg war die Antwort auf den Rechtsbruch der britischen „Blockade"; dieses Kriegsmittel durfte nur Zug um Zug gegen völlige Aufhebung der „Blockade" aus der Hand gegeben werden. Die falsche deutsche Taktik führt jetzt, wie wir sehen, zu dem Versuch, die Überspannung der Rechte für die erfolgreiche Seemacht zu verewigen. Die Blockade ist eine militärische

*) Vgl. S. 67 (Februarheft) zu c) der britischen Regeln über die Zerstörung von neutralen Handelsschiffen, wo England „Ausnahmen von der Regel" ablehnt.

Digitized by Google

Operation zur See wie jede andere. Sie muß aufhören, wenn die Operationen mit dem Waffenstillstande enden. Nach 4½jähriger Hungerblockade über Millionenvölker war die Aufrechterhaltung derselben während des Waffenstillstandes ein Hohn auf die Gesetze der Humanität; ihre beliebige Verschärfung und Milderung ein Auskosten der Siegerwillkür und die Entführung deutscher Handelsschiffe aus den deutschen Hoheitsgewässern der Ostsee bis zu ihrer prisengerichtlichen Einziehung durch Frankreich ein Bruch des Völkerrechts. Dieser wird direkt zugegeben durch die obige Fassung des Art. 92, der Wegnahme ausschließt.

England geht in den Laws weiter, seine Kriegserfahrungen in das Seekriegsrecht einzubringen. Art. 96 fordert: „Die Bestimmungen des Waffenstillstandes sollen, wenn Kriegsschiffen der Kriegführenden damit der Zugang zu gewissen Punkten der feindlichen Küste gestattet wird, die Bedingungen des Zuganges und die Beziehungen solcher Fahrzeuge gegenüber den Ortsbehörden und der Bevölkerung vorsehen." Der Waffenstillstandsvertrag mit Deutschland sah solche Bestimmungen nicht vor. Wir halten sie auch nicht für erforderlich. Der Waffenstillstand ist allerdings nicht gleichbedeutend mit dem Aufhören des Kriegszustandes. Wenn dennoch zur Durchführung der Bedingungen des Waffenstillstandes, hier zur Entwaffnung der deutschen Flotte, feindliche Kriegsschiffe den Zugang zu deutschen Häfen erhielten, so ist ihr Rechtsverhältnis abschließend durch die Rechte der Parlamentärschiffe (Cartel ships), denen die Laws eine Ausnahmestellung einräumen, sowie durch die Bestimmungen des internationalen Gastrechts geregelt. Ein im Waffenstillstand sich unterwerfender Feind gibt damit keineswegs seine Rechte und Ansprüche auf seine staatliche Hoheit auf. Er wird vielmehr in dieser schwierigen Lage alles daran setzen müssen, seine Territorialgewalt zu äußern, um nicht vergewaltigt zu werden und seinen Gesetzen über die Schiffahrt und Ordnung in den Häfen Nachdruck zu verleihen.

Es war eine Pflicht der Verbandsmächte, und es wäre auch ihr Vorteil gewesen, gerade hier die Regeln der militärischen und nationalen Ehre Deutschlands und des internationalen Taktes zu beobachten, zumal da sie mit einem unglücklichen Volk, mit begreiflichen und mehr oder minder starken Abneigungen in den Landungshäfen zu rechnen hatten. Statt dessen wurden, über das Recht der Blockade hinaus, für die auffallend häufig verkehrenden Kriegsschiffe bevorzugte Liegeplätze, ja selbst ohne Rücksicht auf die Erfordernisse des Handels und der Hafenordnung ständige Liegeplätze und geräumige Spielplätze für die Besatzungen gefordert. Erst sehr spät gelang es, die Verbandsmächte zu der notwendigen und im internationalen Leben üblichen Anmeldung ihrer Kriegsschiffe anzuhalten. Ihre bewaffneten Handelsschiffe wurden noch zwei Jahre nach Friedensschluß mit sichtbaren Geschützen in deutsche Häfen entsandt, wo sie die erklärliche und begründete Erregung der Bevölkerung hervorriefen. Es entsprach der herkömmlichen Würde und Mäßigung des deutschen Volkes, wenn die Bevölkerung in den Hafenstädten diesen besonders starken Ausdruck maßloser Siegerwillkür nur in ganz seltenen Fällen zurückwies und den Behörden die endgültige Regelung überließ. Diese Erscheinung steht im krassesten Widerspruch zu den Beschränkungen und bis zu tätlichen Angriffen gesteigerten Beleidigungen, denen die Besatzungen deutscher Handelsschiffe in britischen Häfen selbst bei Seenot häufig ausgesetzt waren. Die Geschichte gerade dieses Artikels der Laws ist zu stark belastet, um ihn ohne weiteres hinnehmen zu können. Es erscheint ausreichend, auf die vorhandenen Bestimmungen über Parlamentärschiffe, ihre notwendig zu übende Zurückhaltung und auf die Vorschriften des internationalen Seerechts hinzuweisen. Einer Ermutigung des erfolgreichen Kriegführenden durch Stärkung seiner Befugnisse wird es niemals bedürfen.

Digitized by Google

Schlußfolgerung.

Mit der hier gegebenen Auswahl wichtiger Einzelfragen, welche die neue britische Seekriegsordnung aufwirft, ist ihre Besprechung keineswegs erschöpft. Es wird an anderer Stelle auf weitere Teilfragen zurückzukommen sein, die ebenfalls den Seehandelskrieg berühren, wie die Rechte und Pflichten gegenüber feindlichem Eigentum, die Ausnahmen vom Seebeuterecht (Lazarettschiffe, Missionsschiffe und Fahrzeuge der lokalen Küstenschiffahrt sowie Parlamentärschiffe), Flaggenwechsel, Briefposten, Passagiere, Spione, Kriegsgefangene, Verwundete, Kranke und Schiffbrüchige, besonders auch die Förmlichkeiten bei der Aufbringung und der Prisengerichtsbarkeit, sowie die Geltung und Anerkennung von Prisenurteilen bis zum Friedensschluß. Auch besondere militärische Fragen, wie Gebrauch von Minen und Torpedos, Beschießungen, Einstellung der Feindseligkeiten, behandeln die Laws. Die vorstehende Betrachtung wird jedoch ausreichen, um die gefährlichen Überspannungen darzutun, denen das Seekriegsrecht bei Aufrechterhaltung der begrifflichen Vereinigungen des militärischen Seekrieges mit dem Seehandelskriege ausgesetzt ist. Die vorliegende Seekriegsordnung ist der Versuch, den ausschweifenden britischen Kriegsbegriff, der auf den systematischen und alle Welt zerrüttenden Wirtschaftskrieg hinausläuft, endgültig im Seekriegsrecht, auf dessen bisherige Rechtsgrundlage England nicht verzichten will, zu verankern.

Dieser Versuch läßt deutlich erkennen, warum England bei der Friedensvermittlung des Präsidenten Wilson aus dessen 14 Punkten den der „Freiheit der Meere" ausschaltete. Wilson hatte in seiner Ansprache an den amerikanischen Kongreß vom 8. 1. 18 zum Programm des Weltfriedens „die vollkommene Freiheit der Schiffahrt auf dem Meere außerhalb der territorialen Gewässer im Frieden sowohl wie im Kriege" gefordert, „mit Ausnahme jener Meere, die ganz oder teilweise durch eine internationale Handlung zwecks Durchsetzung internationaler Verträge geschlossen werden". Hierzu ließen England und seine Bundesgenossen antworten, „sie müßten darauf hinweisen, daß der gewöhnlich so genannte Begriff der Freiheit der Meere verschiedene Auslegungen einschließe, von denen sie einige nicht annehmen könnten. Sie müßten sich deshalb über diesen Gegenstand bei Eintritt in die Friedenskonferenz volle Freiheit vorbehalten." Der Vertrag von Versailles hat diese Frage materiell durch Abbau der deutschen Flotte gelöst. Dem Seekriegsrecht gegenüber hat er durch Artikel 16 der Völkerbundsatzungen vorgegriffen. Dieser sieht gegen den Brecher des Weltfriedens „den Abbruch aller Handels- und Finanzbeziehungen, das Untersagen jeden Verkehrs mit den Staatsangehörigen des vertragsbrüchigen Staates und das Abschneiden aller finanziellen Handels- und persönlichen Verbindungen" für die Mitglieder des Völkerbundes vor. Wenn England hoffte, auf diesem Wege seinen Kriegsbegriff und das System seines Wirtschaftskrieges in den Völkerbundgedanken und damit gleichzeitig in das Völkerrecht einzugliedern, so hat die Völkerbundversammlung von 1921 in Genf bereits viel Wasser in den britischen Wein getan. Den Bemühungen der durch den Weltkrieg belehrten Neutralen ist es zu danken, daß sie den Abänderungsvorschlag der besonderen Blockadekommission des Völkerbundes zu jenem Artikel 16 eindämmten und den Beschluß herbeiführten, die wirtschaftseinschränkenden Maßnahmen wenigstens nur auf die Bewohner des den Frieden brechenden Einzelstaates zu beschränken. Der britische Begriff vom „Feinde", der sich auf jeden Träger feindlicher Wirtschaft ohne Ansehung seiner Staatszugehörigkeit ausdehnt, wird vernünftigerweise in die geographischen Grenzen des eigentlichen feindlichen Gebiets zurückgedrängt. Die Ausdehnung des Wirtschaftskrieges über diese Grenzen hinaus wird verhindert. „Der Wirtschaftskrieg dürfe nur von Land zu Land ausgefochten, aber nicht in das eigene Land getragen werden", war der Beschluß der Konferenz.

Digitized by Google

Es mag hier dahingestellt bleiben, ob der Völkerbund einer vertraglichen Regelung seiner Machtvollkommenheiten bis zum Weltboykott bedarf. Auf keinen Fall kann er Gegenstand des Völker- und Seekriegsrechtes werden, das die Beziehungen zwischen den Einzelstaaten in Krieg und Frieden regeln soll. Der Weltboykott stellt den Gestraften außerhalb des Rechts, er will Unrecht mit Unrecht strafen, selbst also nicht Anspruch auf Anerkennung als Recht erheben. Es erscheint noch sehr fraglich, ob seine Anwendung nach den Erfahrungen des Weltkrieges selbst dem Völkerbunde moralisch zugesprochen werden kann, wie Präsident Wilson in seiner Rede in New York am 27. 9. 18 es ausdrückte: „Es kann innerhalb des Bundes keine besonderen selbstischen wirtschaftlichen Kombinationen geben, keine Anwendung eines wirtschaftlichen Boykotts in irgendeiner Form oder Ausschließung, ausgenommen die Machtvollkommenheit, die dem Völkerbunde erteilt wird, wirtschaftliche Strafen durch Ausschluß von den Weltmärkten zu verhängen, und diese wiederum als Mittel der Disziplin und Kontrolle." Wir sind uns der Schwäche Wilsonscher Beweismittel bewußt, bei denen jeder Deutsche seine eigenen Gedanken hat. Dennoch wird hier die Kennzeichnung des Weltboykotts als Strafe und Machtmittel des Völkerbundes allein für Rechtsverletzung deutlich. Damit werden die Beziehungen der Einzelvölker untereinander nicht berührt, die sich im Völkerrecht regeln sollen.

England bedarf einer Neuregelung der Gesetze über den Seekrieg und wird es eilig haben, seine neue Seekriegsordnung der internationalen Erörterung zu unterwerfen*). Ihre wirtschaftliche Besprechung vor der International Law Association in Portsmouth (1920) und im Haag (1921) zeigt diesen Zug. Sie brachte aber bereits die Enttäuschung, daß diese britische Seekriegsordnung in Portsmouth ihrem Verfasser, dem British Maritime Law Committee, zwecks weiterer Erörterung in internationalem Kreise und zwecks Umformung in ein brauchbares internationales Rechtsinstrument zurückgegeben wurde. Auch im Haag hat eine Abstimmung über sie nicht stattfinden können. Die Gründe für diese Zeugnisse der Lebensunfähigkeit des britischen Kriegsbegriffes und seines Wirtschaftskrieges liegen tiefer, als man in England anzunehmen scheint. Sie liegen in der unbedingten Notwendigkeit, im Seekriegsrecht einen praktisch brauchbaren und zugleich ehrlichen Interessenausgleich zu schaffen, der ein Vorrecht nicht duldet. Sir Francis Piggot traf in Portsmouth die notwendige Lösung mit der Forderung, die Grundlagen des Seekriegsrechts zu überprüfen und festzustellen, ob sie in dieser Seekriegsordnung gewahrt sind. „Erwartet das Komitee, daß die Konferenz diesen Kodex in Bausch und Bogen annimmt? Ich für meine Person würde dies vollständig ablehnen, weil ich nicht weiß, auf welche Grundsätze sie hintreiben, an welchen Grundsätzen sie gearbeitet haben. Ich sehe eine Masse von Einzelheiten, aber ich sehe Einzelheiten ohne Grundsätze hinter sich, die sie erklären", rief er aus.

Auch wir fordern, wenn vielleicht auch in ganz anderem Sinne, als Sir Francis Piggot es auffaßt, die Rückkehr zu den Grundlagen des Seekriegsrechts von 1856, die abermalige Prüfung der alten amerikanischen Forderung von der Freiheit des Privateigentums im Seekriege. Hierzu nehmen wir die Worte des Vorsitzenden des British Maritime Law Committee, Sir John Macdonell, in Anspruch, obgleich sie zugunsten der Laws gesprochen wurden: „Es ist besser, ein Seerecht zu haben, welches mit den Wirklichkeiten der

*) Inzwischen hat die Washingtoner Konferenz beschlossen, einen aus je 2 Vertretern der fünf Großmächte bestehenden Ausschuß mit der Aufgabe zu betrauen, etwa durch die neuere Waffenentwicklung bedingte Abänderungen des Kriegsrechts vorzuschlagen.

Digitized by Google

neuzeitigen Kriegführung übereinstimmt, und es als Ganzes zu beachten, als eine Vorschrift, ideell ausgezeichnet auf dem Papier, welche ein totes Schriftstück bleibt oder beiseitegeworfen wird, wenn es der Feuerprobe der Kriegführung unterworfen wird." Die Schlußausführungen Sir Macdonells zeigen indessen klar, daß die vorliegende Seekriegsordnung auf Rechtsausgleich gar keinen Anspruch erhebt: „Die beste Preambel für ein ehrliches Seerecht würde die Abschaffung von Vorschriften sein, die gemacht sind, um gebrochen zu werden, wenn sie hindern, oder erweitert zu werden gegen den Schwachen. Wenn wir keine wirklichen Garantien des Internationalen Rechts haben, so laßt uns wenigstens Klarheit haben und laßt Kämpfer und Nichtkämpfer wissen, welches der düstere und melancholische Ausblick ist, der in jedem zukünftigen Kriege vor ihnen liegt, und daß die höchstzivilisierten Nationen mit den vernichtendsten Waffen kämpfen werden und den Krieg wie primitive Leute möglichst wenigen Einschränkungen unterwerfen werden" (Beifall).

Auch wir treten für eine möglichst scharfe, schnell entscheidende Kriegführung als wirklich humanstes Mittel zur Beendigung des Streites im Leben der Völker ein, solange mit ihm gerechnet werden muß. Es ist jedoch nicht erforderlich und nach den furchtbaren Wirkungen des Krieges, aus dem sich die Welt heute noch nicht zu erholen vermag, auch unmöglich, die Erweiterung des Krieges zu systematischen Völkerkriegen vorzusehen. Die Beschränkung auch des Seekrieges auf seine ausschließliche Auswirkung zwischen den zum Krieg geschaffenen Organisationen der Staaten läßt die vollständige Erfüllung des eigentlichen Kriegszwecks, den Feind seinem Willen zu unterwerfen, zu. Mag der Friedensvertrag die Befriedigung der wirtschaftlichen Bedürfnisse des Siegers vorsehen, es ist nicht weiter angängig, im Seekriege diese Befriedigung auf den Bahnen der Gewalt schon während des Krieges zu suchen und dabei die Welt zu vergewaltigen. Hier trifft das Wort des amerikanischen Präsidenten Jefferson über das gegen Frankreich kriegführende England zu (1793): „Großbritannien mag allerdings den Wunsch haben, eine feindliche Nation auszuhungern, aber es hat kein Recht, dies auf unsere Kosten zu tun oder uns zum Werkzeug seiner Absichten zu machen." Wenn Sir John Macdonell in seinen Ausführungen die unbedingte Notwendigkeit eines ehrlichen Ausgleichs im Völkerrecht für alle Interessenten an ihm voranstellen würde, dann würde er zugeben müssen, daß das Seekriegsrecht von 1914 versagte, weil es auf den systematischen britischen Wirtschaftskrieg nicht zugeschnitten war, diesen sogar ablehnte, und weil Blockade und Bannwarenerfassung auf See, so wie sie das Völkerrecht gehandhabt sehen muß, an den neuzeitigen Waffen und Wirtschaftsverhältnissen scheiterte. Der britische Wirtschaftskrieg kann niemals in die Bahnen des Rechts- und Interessenausgleichs führen, weil er nur erfolgreich ist, wenn er entgegen dem Willen des Völkerrechts den ganzen Welthandel erfaßt. Da aber ein Rechts- und Interessenausgleich erforderlich bleibt, wird das Völkerrecht den gefährlichen und nie zum Ziel führenden Mittelweg von 1856 und vom Haag, wo es den Seehandelskrieg in das Recht einzugliedern gezwungen wurde, verlassen müssen, um mit der Aufrichtung der Freiheit des Privateigentums im Seekriege das Seebeute-, Bannwaren- und Blockaderecht abzuschaffen. Ihre rechtmäßige Ausübung ist im Weltkriege als undurchführbar erwiesen. Das Völkerrecht wird nur den Bahnen der britischen Kriegspraxis im Weltkriege zu folgen brauchen, um die Befriedigung der militärischen Interessen der Kriegführenden durch neue und erweiterte Pflichten der Neutralen praktisch und konstruktiv zu lösen.

Was die britische Seekriegspraxis im Weltkriege für sich und die Bundesgenossen als Überwachung der Neutralen durch straffe Organisationen erzwang,

Digitized by Google

kann auch vom Völkerrecht als Neutralitätsrecht zugunsten aller am Seekriegsrecht Beteiligten vorgesehen werden. Die neutrale Überwachung kann durch Beteiligung der Kriegführenden auch für diese zufriedenstellend ausgebaut werden. Der von Land aus garantierte und überwachte friedliche Seehandel wird sich dann für immer aus der Gewalt und Zone der Kriegshandlung heraushalten lassen. Diese möge sich dann so scharf und so schnell wie möglich zwischen den militärischen Organisationen allein auswirken. Reiht man in diese alles begrifflich ein, was wirklich ausschließlich dem Kriege dient, und gibt den neuzeitigen und erlaubten Waffen des Seekrieges in Kriegsgebieten Raum zu ihrer hauptsächlichsten militärischen Betätigung, wie es die Laws selbst vorsehen, so würde sich in einem derartig militarisierten Seekriege der Zweck des Krieges ebenso erfüllen lassen wie im Landkriege. Dann werden die Kriegführenden der mittelbaren Wirkungen durch Blockade, Bannware und aller ihrer Ersatzmittel nicht mehr bedürfen, und das Gespenst der stets lange währenden Seehandelskriege, die zum Wirtschafts- und Volkskriege und damit zur Verelendung der Weltgemeinschaft führen, würden verschwinden können. Die Kodifikation eines solchen ehrlichen Seekriegsrechtes ist weit leichter möglich als die des verwickelten Seehandelskrieges, welche in der Form der Londoner Erklärung zerbrach und in der Form der vorliegenden Laws of Naval War alle Erfahrungen des Weltkrieges nur im Sinne des zur See stärkeren Kriegführenden auswertet. Die Vereinfachung des Seekriegsrechtes wäre eine starke Gewähr für seine praktische Bewährung im Kriege; sie würde die Abwandlung klarer und einfacher Grundsätze, ihre willkürliche Erweiterung und Einschränkung als Verletzungen des Völkerrechts sofort erkennen lassen, gegen welche sich die Völkerrechtsgemeinschaft eindeutig wenden könnte. Der örtlich und sachlich festumrissene, vom Seehandelskrieg befreite militärische Seekrieg wäre die vernünftige Einschränkung des „freien Meeres" statt seiner völligen Beseitigung. Auf ihm könnte der wahrhaft friedliche Handel zum Segen der Menschheit freibleiben. Es lassen sich also die unumstößlichen Grundsätze der Humanität, deren auch das Kriegsrecht bedarf, durch Militarisierung und möglichste Lokalisierung des eigentlichen Seekrieges erfüllen, ohne daß die gerechten militärischen Interessen der Kriegführenden darunter zu leiden hätten. Jede andere Lösung bleibt unehrlich, weil sie den Rechts- und Interessenausgleich im Völkerrecht ablehnt, wobei allerdings jede Seekriegsordnung ein „totes Schriftstück" bleiben würde. Die Frage des U-Bootes und des bewaffneten Handelsschiffes ist nur eine Teilfrage dieses großen Problems. Der vorzeitige Versuch einer Lösung dieser Teilfrage, wie er in Washington erfolgt ist, bleibt Stückwerk und ist von vornherein zu trügerischer Halbheit verurteilt, die wieder zum Zusammenbruch auch eines neuen Seekriegsrechtes führen muß, wenn das Schicksal von Millionenvölkern von den Wirkungen des würgenden Wirtschaftskrieges abhängig gemacht wird. Die Aufstellung eines in seinen Grundmauern neu geprüften, der Praxis standhaltenden Seekriegsrechts ist eine der ernstesten Forderungen für die Neuordnung der Welt. An einer nochmaligen Überspannung eines unbrauchbaren Seekriegsrechts könnte sie vollständig in Trümmer gehen. England braucht die Unterschrift der Völkerrechtsgemeinschaft unter eine neue Seekriegsordnung; jene wird aufmerken müssen, daß sie nicht abermals britisches Vorrecht anerkennt.

Digitized by Google

Entwicklung und Ende des deutschen Marine-Luftschiffwesens.

Von Oberleutnant zur See von Schiller.

Wie das Seeflugwesen*), so steckte auch die Marine-Luftschiffahrt vor dem Kriege noch in den Kinderschuhen. Die Marine hatte, nachdem sich auf den Fahrten der Deutschen Luftfahrt-A. G. und beim Heere die Zeppeline bewährt hatten, einen Versuch mit dem „L 1" gemacht, der leider frühzeitig, im September 1913, abbrach infolge Unterganges des „L 1" bei schwerem Gewitter in der Nordsee. Weitblickend, wie damals schon der Aufbau dieser neuen Waffe gehandhabt wurde, hatte man schon vor dem Untergange des „L 1" einen größeren Typ mit Neuerungen entwickelt, die trotz der schnellen Entwicklung im Kriege erst zwei Jahre später allgemein eingeführt wurden. Leider fiel auch dieses Schiff, das „L 2", einer Katastrophe zum Opfer. Es verbrannte in der Luft und nahm fast das gesamte Personal, das gerade für die Weiterentwicklung in Betracht kam, mit sich in den Flammentod. Der zum zweiten Male in kurzer Zeit freigewordene Posten des Kommandeurs der Marine-Luftschiffabteilung ging nun in die Hände des Korvettenkapitäns Peter Strasser über, der sich hierfür wie wohl kaum ein anderer eignete. Mit unermüdlicher Energie arbeitete er sich in das ihm gänzlich neue Gebiet ein, indem er sich von Grund auf ausbilden ließ. Seinem Weitblick und seiner nie erlahmenden Energie, zusammen mit einer außerordentlich glücklichen Auswahl hervorragender Techniker im Reichs-Marine-Amt verdankt die Waffe vor allem ihre schnelle Entwicklung und hohe Vollkommenheit.

In den Krieg trat die Marine-Luftschiffabteilung mit nur einem Luftschiff, „L 3", ein, das noch dazu in einer von der Marine gemieteten Halle lag. Der erste eigene Luftschiffplatz, Nordholz bei Cuxhaven, wurde erst im August 1914 notdürftig fertiggestellt. Da für die von der Flotte gestellten Aufgaben „L 3" allein bei weitem nicht ausreichte, so holte man sich für die Ostsee-Aufklärung ein älteres Parseval-Schiff heran, das in Kiel stationiert wurde. Mit der Armee wurde ein Abkommen getroffen, durch welches der Marine jedes zweite fertiggestellte Zeppelin-Schiff und einige Schütte-Lanz-Schiffe überlassen wurden. Gleichzeitig wurden weitere Luftschiffplätze in Tondern, Haage in Ostfriesland und Seddin in Pommern in Bau genommen, fast überall mit Abwehrbatterien ausgerüstet. Neben den Plätzen entstanden Gasanstalten, da die vorhandene Privatindustrie für die Gaslieferung nicht mehr ausreichte. Eine große Zahl von Wetterstationen, von der flandrischen Küste bis nach Königsberg und später nach Rußland hinein, wurde eingerichtet. Sie übermittelten die für die Aufklärung und Angriffe nötigen meteorologischen Beobachtungen etwa alle drei Stunden durch Funken oder Telegraphen ihrer Zentralstelle in Wilhelmshaven. Alle diese neuen Einrichtungen verschlangen eine Menge Personal, und es war nicht leicht, genügend geeignete Spezialisten dafür zu finden. Nicht nur für reine Luftschiffangelegenheiten brauchte man Leute. Vom Reichs-Marine-Amt war in Flandern auch ein Sonderkommando ausgerüstet, das einen bemannten Freiballon mit einer 1000 kg-Bombe bei günstiger Wetterlage nach London fliegen lassen sollte; doch wurde das Unternehmen nach dreimaligem vergeblichen Aufstiegversuch

*) Den Aufsatz über das Seeflugwesen siehe im Jahrgang 1921, Oktoberheft.

Digitized by Google

abgebrochen. Der zu Anfang des Krieges in Gebrauch befindliche Typ von 22 500 cbm reichte bald für die immer größer werdenden Aufgaben nicht mehr aus, vor allem, als auch der Angriff als neue Aufgabe hinzukam. Infolgedessen vergrößerte man die Schiffe auf 32 000 cbm. Schütte-Lanz hatte mit seinem ersten Marine-Luftschiff, dem „S L 3", diese Größe schon erreicht. Doch die Gegenwehr wuchs bei den sich mehrenden Angriffen im Sommer 1915. Nach einem Übergangstyp ging man daher auf ein fast doppelt so großes Schiff über und baute das „L 30" mit 55 000 cbm im Anfang des Jahres 1916. Hiermit schien man an der Grenze des Möglichen angekommen, da noch größere Schiffe bei ungünstigem Wetter nur schlecht auf der Erde zu manövrieren waren. Infolgedessen wurde dieser Typ von 55 000 cbm bis 1918 vervollkommnet und erleichtert. Von den übrigen Luftschiffirmen kam eigentlich nur noch Schütte-Lanz für größere Aufgaben und Angriffe in Frage, doch bewährten sich seine Schiffe infolge ihrer Holzkonstruktion nicht in der Nordsee. Sie wurden daher nur in der Ostsee für die leichteren Aufgaben verwandt. Von Prallschiffen kam das „P L 25", ein ausgezeichnetes Aufklärungsschiff, wegen seiner zu geringen Unterteilung für den Angriff nicht mehr in Betracht. Das System Groß-Basenach lieferte nur ein Schiff, „M 4"; weitere konnten infolge Rohstoffmangels nicht gebaut werden. Zwei weitere Parseval-Schiffe kamen nicht mehr an die Front.

Der Herbst 1916 brachte der Waffe die ersten heftigen Verluste. Die Engländer gingen mit Artillerie und Flugzeugen gegen die ihnen unbequem werdenden Zeppeline vor. Leider fielen dieser Gegenwehr zwei der hervorragendsten Kommandanten, Kapitänleutnant Mathy und Peterson, zum Opfer. Doch unermüdlich suchte Kapitän Strasser seine Waffe wieder so hoch zu bringen, daß sie der feindlichen Gegenwehr überlegen blieb. Im Sommer 1917 erreichten die Schiffe im Angriff schon Höhen, die dem menschlichen Organismus ohne künstliche Sauerstoffzufuhr nicht mehr zuträglich waren. Anfänglich mit komprimiertem Sauerstoff, danach mit Tropfluftgeräten (flüssige Luft) half man diesem Übelstande ab. Durch feindliche Seeflugzeuge und 1918 auch durch von Flugzeugkreuzern hochgelassene Landflieger gezwungen, wurde bei der Aufklärung die Fahrhöhe ebenfalls gesteigert, so daß sie sich zuletzt stets über 5000 m hielt. Als am Ende des Jahres 1917 mit Rußland Friede geschlossen war, gab man dort die Luftfahrt auf, die an sich schon veralteten Schiffe wurden in ihren Hallen aufgehängt und außer Dienst gestellt.

In dieselbe Zeit fällt das Afrika-Unternehmen des „L 59". Angeregt durch eine Dauerfahrt des „L Z 120" von 105 Stunden, sollte der Versuch gemacht werden, den bedrängten Ostafrikanern Munition und Medikamente mit Luftschiff zuzuführen. Ein Schiff des 55 000 cbm-Typs wurde um 30 m verlängert, um die Lasten aufnehmen zu können. Leider verbrannte „L 57" auf einer Probefahrt, so daß sich das Unternehmen um etwa 8 Wochen verzögerte, bis ein neues Schiff, „L 59", fertiggestellt war. So kam die Fahrt zu spät; der Admiralstab mußte „L 59" funkentelegraphisch zurückrufen, da Ostafrika von den deutschen Truppen bereits geräumt war. Schweren Herzens drehten die Luftschiffer südlich der Oase Dachel am oberen Nil wieder den Kiel heimwärts und kehrten nach 96stündiger Fahrt und Zurücklegung von etwa 7000 km unter luftfahrtechnisch schwersten Bedingungen in den Hafen von Jambol in Bulgarien zurück. Als Angriffsschiff umgebaut, belegte dasselbe Luftschiff Neapel mit Bomben und kam dann auf einer Unternehmung gegen Malta in der Straße von Otranto ohne feindliche Gegenwehr brennend von oben. Die Ursache seines Untergangs wird sich nicht mehr feststellen lassen.

Digitized by Google

Neben den Verlusten vor dem Feinde blieb die Waffe auch von schweren Rückschlägen in der Heimat nicht verschont. Nachdem schon einzelne in ihren Hallen abgebrannt waren, wurden im Januar 1918 fünf neueste Schiffe durch eine Explosion in Ahlhorn zerstört.

Mit dem Jahre 1918 war der Höhepunkt für die Waffe schon überschritten. Flugzeuge und vorzüglich organisierte Artillerie in England erschwerten die Angriffe so sehr, daß sie nur in seltenen Nächten mit günstiger Bewölkung einen gewissen, dem Einsatz entsprechenden Erfolg boten. Auch auf der Nordsee in der Aufklärung machten die immer häufiger auftretenden Landflugzeuge des Feindes den Luftschiffen viel zu schaffen. Im Juli 1918 gelang es den Engländern sogar, im Luftschiffhafen Tondern zwei Schiffe durch Bombenwurf in der Halle zu vernichten. Doch noch einmal schien sich die Waffe unter ihrem Führer, Fregattenkapitän Strasser, zu den früheren Leistungen und Erfolgen emporschwingen zu wollen. Mit dem „L 70" war ein neuer Typ geschaffen, der allen Anforderungen des Krieges zu genügen schien. Mit 7 Motoren und einer Steigfähigkeit bis auf 7000 m hoffte man auch den Flugzeugen überlegen zu sein; da fiel das Schiff in einer hellen Mondnacht auf Angriffsfahrt der feindlichen Artillerie zum Opfer, weil es infolge ungünstiger Temperaturverhältnisse seine sichernde Höhe nicht erreichen konnte. Mit dem Schiffe fiel Fregattenkapitän Strasser, der es nie versäumte, trotz allen Abratens der Kameraden, in jeder Angriffsperiode mindestens einen Angriff selber mitzufahren. Fast gleichzeitig mit ihm wurde einer der ältesten und tüchtigsten Kommandanten, der Korvettenkapitän d. R. Prölß, auf der Aufklärung von einem Flugzeug abgeschossen. Infolge dieser Verluste sollten die Angriffe eingestellt werden, bis der neue Typ des 62 000 cbm großen Schiffes, an dem noch einige Änderungen vorgenommen wurden, sich an der Front bewährt hätte. Da brach die Revolution aus und machte mit dem Kriege auch der Weiterentwicklung der Luftschiffwaffe ein Ende.

In der Seekriegführung sind dem Luftschiff hauptsächlich folgende wichtige Aufgaben zugefallen:

1. Tägliche Aufklärung allgemeiner Natur in der Ost- und Nordsee, dem Skagerrak und Kattegat, oft bis an die englische Küste heran, in den hellen Sommermonaten auch des Nachts.

2. Aufklärung für Flottenvorstöße und Sonderunternehmungen.

3. Sicherung der marschierenden Flotte und Geleit von aus- und einlaufenden Hilfskreuzern.

4. Tägliche Sicherung der Minensuchverbände bei ihrer Arbeit, zeitweise auch Minensuchen selber.

5. Angriff auf England und Rußland, bei dem neben der tatsächlichen Spreng- und Brandwirkung auch die moralische Wirkung auf den Feind nicht zu unterschätzen war. Ferner wurde durch die Angriffe eine große Menge Artillerie, Flugzeuge und Mannschaften in England zurückgehalten und dadurch in beträchtlicher Weise die Westfront entlastet. Eine Schilderung, wie weit das Luftschiff diesen Aufgaben im einzelnen zu genügen vermochte, würde hier zu weit führen; es möge die untenstehende Zusammenstellung der Leistungen und der Verluste dieser wie keine andere dem deutschen Erfindergeiste entsprungenen Waffe genügen. Wer diese hier zum erstenmal veröffentlichten Zahlen, Namen und knappen Daten zu lesen versteht, dem sagen sie mehr als Worte.

Mit Ausbruch der Revolution hatte die Marine an Frontluftschiffen noch 7 in Dienst, dazu 2 Schulschiffe in Nordholz. Sie wurden sofort außer Dienst ge-

Digitized by Google

stellt, da ihre weitere Verwendung nicht mehr in Frage kam und ihre Indienst-haltung zu hohe Kosten verursachte. Gemäß den Waffenstillstandsbedingungen sollten die Schiffe in ihren Hallen aufgehängt und demobilisiert, d. h. Bewaffnung, Funkenanlagen und Motoren ausgebaut werden. In diesem Zustande besichtigte der feindliche Überwachungsausschuß sie und versuchte dabei, so viel wie möglich für die eigene Baukunst auszuklügeln. Im Juli 1919, am Tage der Versenkung der Flotte in Scapa Flow, wurden unabhängig davon 7 Schiffe in ihren Hallen von unbekannter Hand zerstört. Es schien unmöglich, sie wiederherzustellen; so wurden sie abgewrackt. Im Friedensvertrage verlangte der Gegner die Auslieferung aller Luftschiffe. Sie mußten daher wiederhergestellt und sogar von einer deutschen Besatzung in feindlichen Häfen abgeliefert werden. Für die zerstörten Schiffe wurde Ersatz gefordert. Schweren Herzens unterzog sich die Marine dieser Aufgabe. Eine Besatzung wurde zusammengestellt, die die Wiederherstellung und Probefahrt übernahm, und als erste Schiffe kamen „L 71" und „L 64" in Ahlhorn an die Reihe. Von einer Zivilbesatzung wurden sie dann nach Pulham in England übergeführt. Beide Schiffe wurden drüben wieder entleert und für nichtmilitärische Zwecke umgebaut. Sie sollten einen Verkehr nach Ägypten, unter Umständen wohl auch nach Indien aufnehmen, doch fand sich keine Firma hierzu bereit. „L 64" wurde sogar gefüllt. Als dann ein englisches Luftschiff, „R 34", beschädigt in Pulham notlandete, holte man „L 64" aus der Halle und brachte „R 34" zur Reparatur hinein. Nachts kam Unwetter auf, „L 64" riß sich los und strandete etwa 9 km entfernt, wo es abgewrackt wurde. „L 71" liegt noch in einer Halle in England. — „L 72" wurde, obwohl noch nicht von der Marine übernommen, von Frankreich angefordert und im Juni 1920 von Friedrichshafen nach Maubeuge übergeführt. Am Heck hatten die Arbeiter des Luftschiffbaus heimlich einen langen schwarzen Trauerwimpel befestigt, der sich beim Aufstieg entrollte. Die Franzosen machten einige Fahrten mit dem Schiff, das darauf in Toulon stationiert wurde. — In Wittmundhaven lag nach Zerstörung des „L 52" und „L 56" noch „L 61", das an Italien abgeliefert werden mußte. Bei den Probefahrten kreuzte „L 61" noch ein letztes Mal über der Nordsee und Wilhelmshaven, dann fuhr es über die Alpen nach Ciampino bei Rom. Nicht lange erfreuten sich die Italiener ihrer „Italia", wie „L 61" umbenannt wurde. Bei einer der ersten Fahrten schon warf man das Schiff mit voll laufenden Motoren buchstäblich dem anwesenden König zu Füßen, wobei es sogar einige Tote unter der Besatzung gab. Das Schiff war nicht mehr reparaturfähig und mußte abgewrackt werden.

Inzwischen hatte der Abbau des in Jüterbog aufgehängten „S L 22" begonnen, von dem sich jeder der beteiligten Verbandsmächte gewisse Teile geben ließ, um daran unsere Patente studieren zu können. — An der Ostsee lagen noch „L 37" und „L Z 113" in Seddin, „L 30" und „L Z 120" in Seerappen. „L 30" und „L 37" wurden abgewrackt, ersteres für Belgien, letzteres für Japan. Von beiden wurden Teile an die beiden Staaten verschickt. „L Z 113" wurde für Frankreich klargemacht und nach Maubeuge übergeführt. „L Z 120" wurde wegen Gasmangels nach Ausbau zweier Motoren von Seerappen nach Seddin gebracht, wo es fertiggestellt wurde. Mit feierlicher Niederholung der Flagge wurde das letzte Marine-Luftschiff außer Dienst gestellt. Am gleichen Tage setzte die Besatzung den gefallenen Kameraden der Marine-Luftschiffabteilung auf dem Grabe der Gefallenen des „S L 6" in Stolp einen Denkstein. Trauernden Herzens, doch mit der Hoffnung auf einen neuen Aufstieg, wenn auch nicht unserer Waffe, so doch des herrlichen Gedankens des Grafen Zeppelin, ließ die letzte Marine-

Digitized by Google

Luftschiffbesatzung das letzte Marine-Luftschiff zum Feinde hinüberziehen. — In der Weihnachtsnacht 1920 fuhr „L Z 120" nach Ciampino bei Rom. Auch ihm war kein langes Leben beim Feinde beschert. Nach 14 glücklichen Fahrten wurde es außer Dienst gestellt. Beim Aufhängen in der Halle zur Entleerung rissen die Aufhängestroppen, und das Schiff brach in sich zusammen.

Von den feindlichen Staaten trieben Luftschiffahrt im Kriege England, Italien, Frankreich, die Vereinigten Staaten und Japan. Der letztgenannte Staat hatte sich vor dem Kriege ein Parsevalschiff gekauft, von dessen kriegerischen Leistungen jedoch nichts verlautete. Auch die Vereinigten Staaten haben keine größeren kriegerischen Leistungen aufzuweisen. In Frankreich, dessen Nachbildung eines Zeppelin, das Starrschiff „Spieß", nichts leistete, waren im Anfange des Krieges einige Prallschiffe, wie „Alsace" und „Adjutant Vinzennot", im Dienst, die mehrere Angriffsfahrten über der deutschen Front versuchten. „Alsace" wurde hinter der deutschen Front abgeschossen. — Italien hatte eine gut durchgebildete Luftschiffahrt mit Prallschiffen. Triest und andere Hafenstädte wurden von ihnen verschiedentlich aufgesucht und mit Bomben beworfen. Nachdem jedoch die österreichischen Seeflieger mehrfach erfolgreich gegen die Luftschiffe gewesen waren, wurden die Angriffe eingestellt. — England versuchte nach dem Vorbilde der abgeschossenen Zeppeline ebenfalls große Starrschiffe zu bauen, hatte jedoch erst im Jahre 1918 einige Erfolge damit. Nach dem Kriege versuchten sich im Luftschiffbau vor allem die Firmen Vickers und Short Bros., letztere mit Holzschiffen. Das Vickersche Schiff „R 34" überquerte als erstes Luftschiff den Ozean und kehrte in etwa 60stündiger Fahrt von New York wieder nach England zurück, eine Fahrt, die der Leistung des „L 59" auf seiner afrikanischen Kriegsreise entschieden nachstand, da „R 34" alle Hilfsmittel zur Verfügung hatte. — Das erste Schiff, bei dem die englischen Erbauer etwas mehr eigene Gedanken verwirklichten, war der „R 38" (oder „R 2", wie das für die Marine in Amerika bestimmte Schiff dort genannt werden sollte). Schiffbruch erlitten diese Gedanken durch das Ende des „R 38", der am 23. 8. 21 über Hull in zwei Teile brach und verbrannte. — Mit kleinen Prallschiffen hat England während des Krieges viel gefahren. Sie waren schnell und wurden in der Hauptsache gegen U-Boote verwendet.

Im großen und ganzen bleibt die Tatsache bestehen, daß Deutschland im Bau und in der Verwendung von Luftschiffen in den Jahren vor dem Kriege und in der Kriegführung selbst allen anderen weit voraus war, ja selbst jetzt nach Auslieferung der deutschen Musterschiffe an die Gegner noch an der Spitze der Nationen steht, da es den anderen an einer gleich reichen Erfahrung und teilweise auch an der erforderlichen wissenschaftlichen Grundlage fehlt. Hat dem Deutschen Reiche der Versailler Vertrag auch vorläufig jede Tätigkeit im Luftschiffbau untersagt, so kann er ihm doch nicht die Erfahrungen rauben, und es bleibt die Hoffnung, daß der Gedanke der Luftschiffahrt und das geniale Werk des Grafen Zeppelin sich eines Tages doch noch siegreich durchsetzen wird, nicht als Kriegswaffe, sondern als eine langersehnte kulturelle Errungenschaft des Menschengeistes, die sich wie andere geistige Fortschritte nicht durch Kanonen und Bajonette zurückhalten läßt.

* * *

Digitized by Google

Übersichten.

Die in der deutschen Marine im Dienst gewesenen Luftschifftypen.

Name	Inhalt cbm	Nutzlast kg	Motoren (zu ... PS)	Geschwindigkeit m/s	Zellen	Baujahr	Größte Höhenleistung m
1. Zeppeline.							
„L 1"	22 500	8 600	3 zu 160	21,2	18	1912	—
„L 2"	27 000	11 000	3 zu 160	21	18	1913	—
„L 3 bis 8" . .	22 500	8 700	3 zu 180	21,5	18	1914 bis Anfang 1915	2500
„L 9"	25 000	10 000	3 zu 210	22	15	1915	3000
„L 10 bis 19"	32 000	15 600	4 zu 210*)	25	16	1915	3200
„L 20 bis 25"	35 800	17 800	4 zu 240	25	18	Ende 1915, 1916	3500
„L 30 bis 42"	55 000	30 000	6 zu 240	28	19	1916	4000
„L 43 bis 52"	55 800	39 000	5 zu 260	29,5	18	1917	5500
„L 53 bis 65"	56 000	40 000	5 zu 260	30,5	14	1917, 1918	6000 bis 6500
„L 57, 59" . .	68 500	52 000	5 zu 260	28	16	1917	6850
„L 70"	62 200	47 000	7 zu 260	32	15	1918	6700
„L 71 (72)" .	62 200	49 000	6 zu 260	32	15	1918	7000
2. Schütte-Lanz.							
„SL 3, 4" . . .	32 400	13 400	4 zu 210	24	15	1914, 1915	2700
„SL 6, 8, 9" .	35 000	16 000	4 zu 210	26	16	1915, 1916	3500
„SL 12, 14" .	38 700	20 000	4 zu 240	26	17	1916, 1917	3700
„SL 20, 22" .	56 000	35 500	5 zu 260	29	16	1917, 1918	4500
3. Parseval.							
„PL 6"	8 000	3 000	2 zu 110**)	15	1	1910	—
„PL 19"	10 300	3 300	2 zu 180	21,4	1	1914	—
„PL 25"	13 400	6 000	2 zu 210	19,5	2	1914	—
„PL (27)" . . .	(31 300)	(18 600)	(4 zu 240)	(25)	(5)	(1917, 1918)	—
4. M-Schiff.							
„M 4"	19 500	7 000	3 zu 160	22,5	1	1914	—

*) Ab „L 15" 240 P.S.

**) Nürnberg-A. G.-Motoren, sämtliche anderen Motoren von Maybach.

Digitized by Google

Luftschiffplätze der deutschen Marine.

Name	1914	1915	1916	1917	1918	Bemerkungen
Nordholz		Eine Doppeldrehhalle				1917 auf 200 m verlängert. Gasanstalt seit 1914. Hochdrucklager seit 1916.
		Zwei kleine Hallen für Schiffe bis Typ „L 20"				
			Eine große Doppelhalle 240 m			
					2 große Doppelhallen 270 m	
Fuhlsbüttel	Eine feste Doppelhalle 160 m; 16. 9. 1916 abgebrannt					Gasflaschenversorgung.
Kiel	Eine kleine feste Halle; November 1915 außer Dienst; 1916 abgerissen					Gasflaschenversorgung.
Leipzig	Eine feste Doppelhalle 180 m; Frühjahr 1915 abgegeben, da Schule nach Dresden verlegt					Gasflaschenversorgung.
Dresden	Eine feste Doppelhalle 160 m; 1916 abgegeben, da Schule nach Nordholz in kleine Hallen verlegt					Gasflaschenversorgung.
Tondern		Zwei kleine Hallen, wie Nordholz; Winter 1917 abgerissen				Gas 1915 in Flaschen, ab 1916 Gasanstalt mit Hochdrucklager.
			Eine große Doppelhalle; brannte dreimal ab und wurde wieder hergestellt			
Hage		Vier kleine Hallen, wie Nordholz; April 1917 außer Dienst gestellt				Gasanstalt.
Seddin		Eine kleine Halle, wie Nordholz; Dezember 1917 außer Dienst				Gasanstalt. Hochdrucklager.
			Eine große Doppelhalle; Dezember 1917 außer Dienst			
Namur		Eine kleine Halle; 1916 außer Dienst				Gas durch Flaschen und Feldgaserzeuger.
Düren		Eine kleine Feldhalle; 1916 außer Dienst				Gas durch Flaschen.
Ahlhorn			Vier große Doppelhallen; Januar 1918 durch Explosion drei vollständig vernichtet			Gasanstalt. Hochdrucklager.
					Zwei große Hallen zu 270 m	
Seerappen			Eine große Doppelhalle; Dezember 1917 außer Dienst			Gasanstalt kam nicht mehr in Betrieb, Versorgung durch Gaswagen.
Wainoden			Eine große Einzelhalle; Dezember 1917 außer Dienst			Gas durch Wagen.

Digitized by Google

Name	1914	1915	1916	1917	1918	Bemerkungen
Wittmundhaven				Zwei große Doppelhallen von der Armee April 1917 übernommen		Gasversorgung durch Gaswagen.
Wildeshausen				Eine große Einzelhalle von der Armee April 1917 übernommen		Gasversorgung durch Wagen.
Jamboli in Bulgarien				Eine große Einzelhalle September 1917 von der Armee für das Afrikaunternehmen übernommen; Mai 1918 aufgegeben		Gasversorgung durch Wagen.

Luftschiffleistungen und -verluste während des Krieges 1914/1918.

Jahr	Schiffe im Dienst gleichzeitig Maximum	Schiffe im Dienst gleichzeitig Minimum	Summe der in dem Jahre in Dienst befindlichen Luftschiffe	Zahl der Aufklärungen	Zahl der Angriffe	Verluste durch feindl. Einwirkung	Verluste durch Unwetter	Verluste durch Explosion	Verluste durch Summe	Außer Dienst gestellt
1914	4	1	6	59	—	—	—	—	—	1
1915	15	5	22	389	30	4	4	2	10	1
1916	19	14	31	296	107	8	4	4	16	1
1917	19	11	39	281	46	9	5	—	14	9
1918	11	7	23	123	17	5	1	6	12	3
	—	—	—	1148	200	26	14	12	52	15

Für 1914 und 1915 kommen noch als Schulschiffe „Viktoria Luise" und „Sachsen" hinzu, die keine Aufklärungen fuhren und 1915 außer Dienst gestellt worden sind.

Im Kriege waren insgesamt in Dienst: 65 Zeppeline, 9 Schütte-Lanz, 3 Parseval-Schiffe, 1 M.-Schiff.

Von der Gesamtsumme von 78 Schiffen kommen für Aufklärung und Angriffe in Frage: 72 (nach Abzug der Schul- und Spezialschiffe). Im Durchschnitt entfielen also auf ein Schiff 16 Aufklärungen und 3 Angriffe. — In der Ostsee sind gefahren von 24 Schiffen 220 Aufklärungen und 41 Angriffe, in der Nordsee von 70 Schiffen 928 Aufklärungen und 159 Angriffe.

Die Verluste an Luftschiffen setzen sich im einzelnen zusammen aus

solchen mit Verlust der Besatzung			solchen ohne Verlust der Besatzung
tot	gefangen	interniert	
19	6	3	24

Summe 52
Außer Dienst gestellt 17
In Dienst am 9. 11. 1918 9
Gesamtzahl 78

Digitized by Google

Chronik der sämtlichen Marineluftschiffe Deutschlands.

Name Werft	Kommandanten Wachoffiziere	In Dienst Außer Dienst	Zahl der Aufklärungen Angriffe	Häfen	Schicksal
„L 1" Friedrichshafen	Hanne Frhr. v. Maltzahn	7. 10. 1912 9. 9. 1913	— —	Johannistal, Fuhlsbüttel	Bei Helgoland im Sturm gestrandet.
„L 2" Friedrichshafen	Freyer Hirsch	9. 9. 1913 17. 10. 1913	— —	Johannistal	In der Luft explodiert.
„L 3" Friedrichshafen	Fritz Frhr. v. Buttlar, Frhr. v. Lyncker	11. 5. 1914 17. 2. 1915	25 1	Fuhlsbüttel, Nordholz	Im Sturm auf Fanö gestrandet.
„L 4" Friedrichshafen	Graf v. Platen Peterson, Kruse	28. 8. 1914 17. 2. 1915	12 1	Fuhlsbüttel	Im Sturm bei Borsmore (Dänemark) gestrandet.
„L 5" Friedrichshafen	Hirsch, Böcker, Ehrlich Wenke, Frankenberg, Dietsch	22. 9. 1914 6. 8. 1915	42 2	Fuhlsbüttel, Nordholz, Seddin	Nach Angriff auf Dünamünde infolge Treffer gestrandet.
„L 6" Friedrichshafen	Frhr. v. Buttlar, Breithaupt v. Schiller, Kühne	3. 11. 1914 19. 9. 1916	36 1	Nordholz, Fuhlsbüttel, Hage	Als Schulschiff infolge Explosion in der Halle verbrannt.
„L 7" Friedrichshafen	Peterson, Dietrich II Brodrück, v. Nathusius Stabbert, v. Schubert Schirlitz, Rothe Sommerfeldt, Hempel Gebauer, Wenke	20. 11. 1914 4. 5. 1916	77 —	Nordholz, Hage, Tondern	Durch feindliche leichte Streitkräfte brennend abgeschossen.
„L 8" Friedrichshafen	Beelitz Kühne	17. 12. 1914 5. 3. 1915	— —	Düsseldorf	Bei Angriffsversuch über der Front angeschossen, bei Tirlemont gestrandet.
„L 9" Friedrichshafen	Mathy, Löwe, Dietrich II Friemel, Braunhof, v. Nathusius Prölß, Stelling, Kraushaar Brandt, Westphal, Zimmermann Ganzel, Hollender, Gayer Rothe, Frey, Dehn	8. 3. 1915 19. 9. 1916	71 4	Nordholz, Hage, Seddin, Tondern, Fuhlsbüttel	Infolge Explosion in der Halle in Fuhlsbüttel vernichtet.

Digitized by Google

„L 10" Friedrichshafen	Hirsch Wenke, Sticker	13. 5. 1915 3. 9. 1915	8 5	Nordholz	Durch Blitzschlag brennend bei Neuwerk abgestürzt.
„L 11" Friedrichshafen-Löwental	Frhr. v. Buttlar, Schütze v. Schiller, Mieth	7. 6. 1915 5. 4. 1917	29 12	Nordholz, Hage	Als Schulschiff, da veraltet, in Hage abgewrackt.
„L 12" Friedrichshafen	Peterson Brodrück	21. 6. 1915 10. 8. 1915	5 1	Hage	Nach Angriff inf. Treffer im Kanal niedergegangen, in Ostende bei Bergungsarbeiten verbrannt.
„L 13" Friedrichshafen	Mathy, Prölß, Eichler Friemel, Brandt Schwonder, Flemming Kohlhauer	28. 7. 1915 30. 4. 1917	35 10	Hage	Da veraltet, in Hage abgewrackt.
„L 14" Friedrichshafen-Löwental	Böcker, Manger, Dose Frankenberg, Gruner, Trube	9. 8. 1915 9. 11. 1918	42 15	Nordholz, Hage	Als Schulschiff mit Waffenstillstand außer Dienst. Juli 1919 vernichtet.
„L 15" Friedrichshafen-Löwental	Breithaupt Kühne	9. 9. 1915 1. 4. 1916	8 3	Nordholz, Hage	Angeschossen an der Themse niedergegangen, Besatzung gefangen.
„L 16" Friedrichshafen	Peterson, Sommerfeldt, Gayer Brodrück, Gebauer, Dehn	23. 9. 1915 19. 10. 1917	37 13	Hage, Nordholz	Als Schulschiff bei Landung beschädigt, abgewrackt.
„L 17" Friedrichshafen	Ehrlich, Kraushaar Dietsch, Zimmermann	20. 10. 1915 28. 12. 1916	28 8	Nordholz, Tondern	In der Halle in Tondern gelegentlich der Explosion von „L 24" vernichtet.
„L 18" Friedrichshafen-Löwental	Dietrich II v. Nathusius	3. 11. 1915 17. 11. 1915	— —	Tondern	Beim Gasfüllen in der Halle abgebrannt.
„L 19" Friedrichshafen	Loewe Braunhof	27. 11. 1915 2. 2. 1916	— 1	Tondern	Nach Angriff infolge Motorhavarie und Treffer an der Nordsee niedergegangen, englischer Dampfer „King Stephan" rettet Besatzung nicht.
„L 20" Friedrichshafen	Stabbert Schirlitz	21. 12. 1915 3. 5. 1916	6 2	Tondern, Seddin	Nach Angriff bei Stavanger gestrandet.

Digitized by Google

Name Werft	Kommandanten Wachoffiziere	In Dienst Außer Dienst	Zahl der Aufklärungen Angriffe	Häfen	Schicksal
„L 21" Friedrichshafen-Löwental	Dietrich II, Stelling v. Nathusius, Westphal Frankenberg Salzbrunn	10. 1. 1916 28. 11. 1916	17 11	Nordholz, Seddin	Nach Angriff durch englisches Seeflugzeug abgeschossen.
„L 22" Friedrichshafen-Löwental	Dietrich I, Hollender Eisenbeck, Frey Lehmann v. Knobelsdorff	3. 8. 1916 14. 5. 1916	33 8	Nordholz, Tondern	Bei Aufklärung durch feindliches Seeflugzeug bei Terschelling abgeschossen.
„L 23" Potsdam	v. Schubert, Ganzel, Stabbert Rothe Bockholt, Dinter Maaß, Hamann	16. 4. 1916 22. 8. 1917	52 5	Nordholz, Tondern	Bei Lyngwik durch feindliche Seestreitkräfte abgeschossen.
„L 24" Potsdam	Koch, Friemel v. Collani, Berger	20. 5. 1916 28. 12. 1916	19 4	Tondern	Beim Einfahren in die Halle in Tondern verbrannt.
„L 25" Potsdam	Frhr. v. Buttlar, Sommerfeldt v. Schiller, Gebauer	19. 1. 1917 15. 9. 1917	— —	Potsdam	Armeeschiff „LZ 88" als Versuchsschiff übernommen, da veraltet, abgewrackt.
„L 30" Friedrichshafen	Frhr. v. Buttlar, Friemel v. Schiller, Berger Bödecker Vermehren	30. 5. 1916 17. 11. 1917	27 10	Nordholz, Ahlhorn, Tondern, Seddin, Seerappen, Wainoden	Infolge Aufgabe der Ostsee-Luftschiffahrt außer Dienst, Oktober 1920 abgewrackt, an Belgien ausgeliefert.
„L 31" Friedrichshafen-Löwental	Mathy Friemel, Werner	17. 7. 1916 1. 10. 1916	1 6	Nordholz, Ahlhorn	Über London abgeschossen, brennend abgestürzt.
„L 32" Friedrichshafen	Peterson Brodrück	8. 8. 1916 28. 9. 1916	1 3	Ahlhorn	Über London abgeschossen, brennend abgestürzt.

Digitized by Google

„L 33" Friedrichshafen	Böcker Schirlitz	2. 9. 1916 24. 9. 1916	— 1	Nordholz	Über London abgeschossen, Besatzung gefangen.
„L 34" Friedrichshafen-Löwental	Dietrich II v. Nathusius	27. 9. 1916 28. 11. 1916	3 2	Nordholz	Über Sunderland abgeschossen, brennend abgestürzt.
„L 35" Friedrichshafen	Ehrlich Dietsch	18. 10. 1916 9. 1918	18 2	Ahlhorn, Wainoden, Jüterbog	Ab September 1918 Versuchsschiff, da Versuche beendet, November 1918 abgewrackt.
„L 36" Friedrichshafen	Schütze, v. Eichler Mieth	7. 11. 1916 7. 2. 1917	4 —	Nordholz	Strandete bei Rethen an der Aller.
„L 37" Staaken	Prölß, Gärtner Brandt, Jahn	27. 11. 1916 14. 12. 1917	17 4	Ahlhorn, Nordholz, Seddin, Seerappen	Wegen Aufgabe der Ostsee-Luftschiffahrt außer Dienst. August 1920 abgewrackt, an Japan ausgeliefert.
„L 38" Friedrichshafen-Löwental	Dietrich I Eisenbeck	26. 11. 1916 29. 12. 1916	— —	Ahlhorn, Wainoden	Auf Angriffsfahrt im Sturm bei Seemuppen (Rußland) gestrandet.
„L 39" Friedrichshafen	Koch v. Collani	18. 12. 1916 16. 3. 1917	2 1	Ahlhorn	Auf dem Rückmarsch bei Compiègne brennend abgeschossen.
„L 40" Friedrichshafen	Sommerfeldt Gebauer	7. 1. 1917 17. 6. 1917	6 2	Ahlhorn, Wittmundhaven	Strandete bei Nordholz bei böigem Wetter.
„L 41" Staaken	Manger Gruner	30. 1. 1917 11. 6. 1918	15 3	Ahlhorn, Nordholz	Als Schulschiff, da veraltet, außer Dienst. Juni 1919 vernichtet.
„L 42" Friedrichshafen	Dietrich I Eisenbeck	28. 3. 1917 9. 11. 1918	20 4	Ahlhorn, Nordholz	Als Schulschiff nach Waffenstillstand außer Dienst. Juni 1919 vernichtet.
„L 43" Friedrichshafen	Kraushaar Zimmermann	15. 3. 1917 14. 6. 1917	6 1	Ahlhorn	Durch englisches Flugzeug in der Nordsee abgeschossen.
„L 44" Friedrichshafen-Löwental	Stabbert Rothe	5. 4. 1917 20. 10. 1917	8 4	Ahlhorn, Nordholz	Bei Luneville auf dem Rückmarsch brennend zum Absturz gebracht.

Digitized by Google

Name Werft	Kommandanten Wachoffiziere	In Dienst Außer Dienst	Zahl der Aufklärungen Angriffe	Häfen	Schicksal
„L 45" Staaken	Kölle Dinter, Schütz	7. 4. 1917 20. 10. 1917	12 2	Ahlhorn, Tondern	Auf dem Rückmarsch infolge Unwetters bei Sisteron (Frankreich) gestrandet.
„L 46" Friedrichshafen	Hollender Frey	1. 5. 1917 5. 1. 1918	19 3	Ahlhorn	Durch Explosion in der Halle vernichtet.
„L 47" Staaken	Wolff (R.), v. Freudenreich Fischer	4. 5. 1917 5. 1. 1918	18 3	Ahlhorn	Durch Explosion in der Halle vernichtet.
„L 48" Friedrichshafen	Eichler Mieth	28. 5. 1917 16. 6. 1917	1 1	Nordholz	Im Angriff brennend zum Absturz gebracht, Kommandeur der Marine-Luftschiffabteilung, Korvettenkapitän Schiltze, an Bord.
„L 49" Friedrichshafen-Löwental	Gayer Dehn	15. 6. 1917 20. 10. 1917	2 1	Wittmundhaven	Auf dem Rückmarsch infolge Unwetters bei Bourbonnes (Frankreich) gestrandet.
„L 50" Staaken	Schwonder Westphal	13. 6. 1917 20. 10. 1917	5 2	Ahlhorn	Auf dem Rückmarsch infolge Unwetters in Frankreich gestrandet. Schiff flog ohne Besatzung davon.
„L 51" Friedrichshafen	Dose Trube	26. 7. 1917 5. 1. 1918	3 1	Nordholz, Ahlhorn	Durch Explosion in der Halle vernichtet.
„L 52" Staaken	Friemel Berger, Fritsche	24. 7. 1917 9. 11. 1918	20 1	Wittmundhaven	Nach Waffenstillstand außer Dienst. Juni 1919 vernichtet.
„L 53" Friedrichshafen	Prölß Brandt, v. Proeck	21. 8. 1917 11. 8. 1918	19 4	Nordholz	Bei Aufklärung durch englisches Flugzeug brennend zum Absturz gebracht.

Digitized by Google

„L 54" Staaken	Bockholt, Frhr. v. Buttlar Maaß, v. Schiller	20. 8. 1917 19. 7. 1918	14 2	Tondern	Durch englisches Landflugzeug in der Halle in Tondern vernichtet.
„L 55" Friedrichshafen-Löwental	Flemming Kohlhauer	8. 9. 1917 20. 10. 1917	— 1	Ahlhorn	Auf dem Rückmarsch infolge Unwetters und Fliegerangriff bei Tieffenort gestrandet.
„L 56" Staaken	Stelling, Zaeschmar Upmeyer	28. 9. 1917 9. 11. 1918	17 1	Wittmundhaven	Nach dem Waffenstillstand außer Dienst. Juni 1919 vernichtet.
„L 57" Friedrichshafen	Bockholt Maaß	25. 9. 1917 7. 10. 1917	— —	Jüterbog	Erstes Afrikaschiff bei Einfahrt in Bö aufgestaucht, abgebrannt.
„L 58" Friedrichshafen	Schütze (A.) Liesmann	4. 11. 1917 5. 1. 1918	2 —	Ahlhorn	Durch Explosion in der Halle vernichtet.
„L 59" Staaken	Bockholt Maaß, Grussendorff	3. 11. 1917 7. 4. 1918	1 1	Jamboli	Nach der Afrikaunternehmung umgebaut, Angriff auf Neapel, bei zweiter Angriffsfahrt in der Straße von Otranto brennend abgestürzt.
„L 60" Staaken	Flemming v. Kruse	2. 4. 1918 19. 7. 1918	11 1	Tondern	Durch englisches Landflugzeug in der Halle in Tondern vernichtet.
„L 61" Friedrichshafen	Ehrlich, Bödecker Dietsch, Schwabach	19. 12. 1917 9. 11. 1918	9 2	Wittmundhaven	Nach Waffenstillstand außer Dienst. August 1920 an Italien ausgeliefert, bei erster Fahrt vernichtet.
„L 62" Friedrichshafen-Löwental	Manger Gruner	29. 1. 1918 10. 5. 1918	2 2	Nordholz	Bei Aufklärung über der Nordsee brennend abgestürzt.
„L 63" Friedrichshafen	v. Freudenreich, Ratz Horstmann	10. 8. 1918 9. 11. 1618	16 8	Ahlhorn, Nordholz	Nach Waffenstillstand außer Dienst. Juni 1919 vernichtet.
„L 64" Staaken	Schütze (A.), Frey Liesmann	13. 8. 1918 9. 11. 1918	13 1	Ahlhorn	Nach Waffenstillstand außer Dienst. Juli 1920 an England ausgeliefert, bei Unwetter losgerissen, gestrandet.

Digitized by Google

Name Werft	Kommandanten Wachoffiziere	In Dienst Außer Dienst	Zahl der Aufklärungen Angriffe	Häfen	Schicksal
„L 65" Friedrichshafen-Löwental	Dose, Vermehren Trube	3. 5. 1918 9. 11. 1918	10 —	Nordholz	Nach Waffenstillstand außer Dienst. Juni 1919 vernichtet.
„L 70" Friedrichshafen	v. Loßnitzer Krüger	8. 7. 1918 6. 8. 1918	1 —	Nordholz	Bei Angriffsfahrt durch englische Seestreitkräfte brennend zum Absturz gebracht, Führer der Luftschiffe, Fregattenkapitän Strasser, an Bord.
„L 71" Friedrichshafen	Dietrich I Eisenbeck	10. 8. 1918 9. 11. 1918	— —	Ahlhorn	Nach Waffenstillstand außer Dienst, 30. Juni 1920 an England ausgeliefert.
„L 72" Friedrichshafen-Löwental	Frhr. v. Buttlar v. Schiller, Berger	Zur Zeit des Waffenstillstandes noch unfertig.			11. Juli 1920 an Frankreich ausgeliefert.
„LZ 113" Staaken	Zaeschmar v. Proeck	1. 8. 1917 18. 12. 1917	3 3	Wainoden, Seddin	Von der Armee übernommen, bei Aufgabe der Ostsee-Luftschiffahrt außer Dienst. 18. Oktober 1920 an Frankreich ausgeliefert.
„LZ 120" Friedrichshafen-Löwental	v. Loßnitzer Krüger	1. 9. 1917 18. 12. 1917	1 3	Wainoden, Seerappen	Von der Armee übernommen, bei Aufgabe der Ostsee-Luftschiffahrt außer Dienst. Dezember 1920 an Italien ausgeliefert, durch unsachgemäßes Aufhängen in der Halle vernichtet.
„SL 3" Mannheim	Boemack, Wolff (G.) Wolff (G.) Kretschmann Koch, v. Wachter v. Collani, Dehn	20. 2. 1915 1. 5. 1916	30 1	Nordholz, Seddin	Infolge Ruderversager aufs Wasser niedergestoßen, vernichtet.

Digitized by Google

„SL 4" Mannheim	Wolff (R.) Fischer	16. 6. 1915 11. 12. 1915	21 2	Nordholz, Seddin	Durch Sturm in der Halle vernichtet.
„SL 6" Mannheim	Boemack Schaper	10. 10. 1915 18. 11. 1915	6 —	Seddin	Kurz nach dem Aufstieg in der Luft explodiert.
„SL 8" Mannheim	Wolff (G.), v. Wachter, Ratz Kretschmann, v. Lossow	20. 6. 1916 18. 12. 1917	34 3	Seddin, Wainoden	Nach Aufgeben der Ostsee-Luftschiffahrt abgewrackt.
„SL 9" Mannheim	Wolff (R.), Kölle, Jöhnke Fischer. Dinter, Martin	31. 5. 1916 23. 3. 1917	13 3	Seddin, Wainoden	Im Gewitter verschollen.
„SL 12" Königswusterhausen	Kölle Dinter	15. 11. 1916 28. 12. 1916	1 —	Ahlhorn	Bei Landung im Unwetter beschädigt, abgewrackt.
„SL 14" Mannheim	v. Wachter Goldmann	24. 8. 1916 18. 5. 1917	2 1	Seddin, Wainoden	Nach starken Beschädigungen abgewrackt.
„SL 20" Mannheim	Wolff (G.), Ratz Kretschmann	11. 9. 1917 8. 1. 1918	2 —	Seddin, Ahlhorn	Durch Explosion in der Halle vernichtet.
„SL 22" Mannheim	Ratz Kretschmann	12. 6. 1918 9. 10. 1918	Nur Probefahrten	—	In Niedergörsdorf außer Dienst gestellt. Sommer 1920 abgewrackt, Teile an die Gegner abgegeben.
„PL 6"	Oblt. a. D. Meier	1. 9. 1914 27. 12. 1914	4 —	Kiel	Da zu klein, abgebaut.
„PL 19" Bitterfeld	Stelling, Meier Manger	18. 9. 1914 25. 1. 1915	6 1	Kiel, Königsberg	Bei Angriff auf Libau abgeschossen, Besatzung gefangen.
„PL 25"	Stelling, Manger Westphal, Gruner	23. 3. 1915	40 —	Tondern, Fuhlsbüttel	An Armee abgegeben.
„M 4"	v. Jena Schütz	28. 12. 1914 3. 11. 1915	24 —	Kiel	Da Reparatur zu kostspielig, abgerüstet.

Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

(Abgeschlossen 8. März 1922.)

Zur Lage.

Die russische Außenpolitik entwickelte im Anschluß an die in Cannes beschlossene Einladung Rußlands zur Konferenz in Genua eine erstaunliche Tätigkeit. Die Sowjetregierung macht keinen Hehl daraus, daß sie sich der Rolle Rußlands als wichtigstes Absatz- und Produktionsgebiet der nahen Zukunft voll bewußt ist, und erwiderte die doch mit sehnsüchtiger Nervosität erwartete Einladung mit einer Reihe stolzer Gesten und geschickter Manöver. Zuerst verlautete, daß Lenin persönlich nicht für Genua abkömmlich sei, daß Rußland aber seiner Bedeutung entsprechend vertreten sein werde. Dann verkündete die russische Presse, daß die Einladung einer praktischen Anerkennung der Sowjetmacht gleichzusetzen sei (was nicht bestritten werden kann) und daß es nun Zeit sei, die von Rußland zu fordernden Reparationen zu besprechen, wie die Rückgabe der Goldmilliarden von Brest-Litowsk (die in französischen Händen sind) und der geraubten Landesteile, wie Bessarabien. Über diese Forderungen wurde es wieder etwas stiller, bis plötzlich neues Gerede entstand von russischen Reparationsforderungen, die an Deutschlands Adresse zu richten seien. Nachrichten wußten von einem französisch-russischen Abkommen zu berichten, wonach Rußland diese Forderungen an Frankreich abtreten und Frankreich dafür Rußland mit deutschen Sachleistungen beliefern und wiederaufbauen solle, d. h. also Wiederaufbau Rußlands durch Deutschland unter französischer Verwaltung. Alle diese Dinge, die in England mit größtem Mißbehagen aufgenommen wurden, verdichten sich zu der Wahrscheinlichkeit, daß Frankreich seine Haltung zu Rußland tiefgehend umstellen, am liebsten das einstige Freundschaftsverhältnis wiederhergestellt sehen möchte und nur gehemmt wird durch seine bisherige Randstaatenpolitik, welche einer russischen Orientierung unbedingt zuwider ist. Denn die Randstaaten sind als Wall gegen den Bolschewismus und Scheidemauer zwischen Rußland und Deutschland geschaffen worden, und eine Vereinigung zweier so verschiedener Prinzipien muß auf die größten Schwierigkeiten stoßen. Frankreich kann in Rußland — trotz seiner Angriffe mittels Koltschak, Denikin und Wrangel — auf gewisse Sympathien rechnen, während die russische Zuneigung zu Deutschland mehr nüchterner und geschäftsmäßiger Art ist. Im übrigen sind die russischen Vertretungen nach Kräften bemüht, in allen Ländern, deren Gier nach dem russischen Markte ja zutage liegt, ein Feuerwerk von Verheißungen und Aussichten aller Art erglänzen zu lassen. Jedenfalls ist der Wiedereinzug Rußlands in die amtliche Politik der Westmächte zur Tatsache geworden, und das geschlagene, erschöpfte und verhungerte Rußland steht kraft seiner unangreifbaren Masse wieder als positiver Faktor der Weltpolitik da.

Die Vereinigten Staaten, deren Widerwille gegen die europäischen Wirren immer stärker zutage tritt, scheuen sich, an der Genueser Konferenz teilzunehmen, solange nicht der Wille der europäischen Mächte zu einer grundlegenden Änderung ihrer Gesamtpolitik erkennbar wird. Sie weigern sich ferner, auf irgendwelche Vorschläge zum Erlaß von Schuldforderungen an die Verbandsmächte oder Austausch dieser Schuldforderungen gegen deutsche Verbindlichkeiten einzugehen. Sie entziehen sich mit voller Absicht jedem Versuch, sich nachträglich in die verheerenden Wirkungen des Friedensvertrages als Gläubiger oder Garanten einbeziehen zu lassen, müssen im übrigen auch ernsthaft bedacht sein, ihre finanziellen

Digitized by Google

Druckmittel, namentlich gegen Frankreich, nicht preiszugeben, nachdem sie sich mit der Konferenz von Washington (s. u.) der Titel ihrer Macht in militärischer Hinsicht begeben haben. Statt einer Rückleitung der angesammelten Goldmengen und Kapitalien in die geleerten Wirtschaftsadern Europas oder einer imperialistischen Anlage in Seemacht, Kolonien und Außenhandel zieht Amerika es heute vor, sie zur Entwicklung seines eigenen Kontinents zu verwenden. So ist der riesige Plan der großen Seenverbindung, der eine Großschiffahrtsstraße vom kanadischen St. Lorenzstrom über den Ontario-, Erie-, Huron- und Michigansee bis zum Oberen See herstellen und 1700 Mill. Dollar (= 7 Milliarden Goldmark) kosten soll, ein bewußter Schritt in dieser Richtung.

Die italienische Kabinettskrisis, in der Ministerpräsident Bonomi gestürzt wurde, interessiert besonders durch die auffallende Parallelität der Umstände zu der vorangegangenen französischen Krisis (Briands Sturz), der fast gleichzeitigen deutschen und der soeben halb beendeten englischen. Das gleiche Bild wie in Italien, die gleichen Argumente von rechts und links, zeigten die Regierungskrisen in den drei anderen genannten Ländern. In England stand der gemäßigte Lloyd George mit seiner Koalition der Mitte einerseits gegen die ganz Konservativen, denen seine Haltung zu Frankreich zu lau, gegen Deutschland zu weich, sein Zurückweichen vor Amerika, kurz seine nüchterne Geschäftspolitik des gesunden Menschenverstandes verhaßt war, anderseits gegen die Linke, welcher die Wiederherstellung des Arbeitsmarktes und des normalen wirtschaftlichen Lebens noch zu langsam geht. Lehrreich ist auch ein Blick auf die verschiedenen Lösungen der Krisen. Nirgends konnte ein passender Ersatz für die Regierung gefunden werden. In Italien trat eine politisch unbekannte Größe an die Spitze, der niemand ein langes Leben weissagt, in Deutschland blieb die Regierung, in Frankreich kam Poincaré, den niemand für eine aufbauende oder für die Welt verheißungsvolle Persönlichkeit erklären wird, und in England wichen die Konservativen zurück, nachdem ihnen Lloyd George durch seine Zugeständnisse an Frankreich in Boulogne die Waffen entwunden hatte, und die Macht verblieb Lloyd George, obgleich vielleicht nicht ohne Bedingungen. Im übrigen würde im Falle seines Sturzes nach allgemeiner Überzeugung das Erbe auf die Dauer niemals den Konservativen, sondern den Arbeitern zufallen. — Die gemeinsame Gleichung für diese auffallende Übereinstimmung der Lage in den verschiedenen Ländern kann nur die folgende sein: Die Nachwirkungen des Friedensvertrages und die Probleme des vernunftgemäßen Wiederaufbaues sind so gewaltiger Art, daß sich die politischen Leidenschaften von rechts und links aufs heftigste daran entzünden müssen. Das nüchterne Leben des Alltags aber verlangt nach Fortschritt der Geschäfte; Steine müssen aneinander gesetzt werden, während die Bauherren sich streiten, und so fällt diese Aufgabe in allen Ländern einer sich an weniger radikale Parteigrundsätze klammernden Mitte zu.

Die Stellung Englands beginnt sich ganz langsam zu kräftigen. Die Nebenbuhlerschaft Amerikas zur See ist heute ein überwundenes Gespenst, das Zahlenverhältnis 5 : 5 bedeutet bei genauer Betrachtung eine ausreichende Überlegenheit der englischen Flotte durch Kriegstüchtigkeit und bessere Organisation. Irland ist der Hauptsache nach, wenngleich nicht endgültig, befriedigt; Ägypten beginnt sich zu beruhigen, und vor allem die Finanzen befinden sich dank einer rücksichtslosen Steuerpolitik auf schnellem Wege zur Gesundung. Es verbleiben an Sorgen: der Aufruhr in Indien und der Wiederaufbau des Handels und der Märkte. Nur England kommt für die führende Rolle in dieser Hinsicht in Frage, und es kann nur bedauert werden, daß diese nüchterne Tatsache und die unverkennbaren Anzeichen der Stärkung Englands in der deutschen Öffent-

Digitized by Google

lichkeit nur unzureichend oder gar nicht erkannt werden. Statt hämische Kommentare über die Zugeständnisse an Irland, Ägypten und später vielleicht Indien zu machen, möge man erkennen, daß dort nur die alte, in Jahrhunderten erprobte Methode der englischen Weltherrschaft zu neuer Anwendung gelangt: Zuerst Unterwerfung mit militärischer Gewalt, dann langsame Aufnahme der unterworfenen Führer in die Leitung, und schließlich Ausbau der Selbstverwaltung bis zum Aufstieg zur nominellen Unabhängigkeit, unter gleichzeitiger Verknüpfung unzerreißbarer wirtschaftlicher Fäden, welche den Zusammenhang sicherer gewährleisten als die primitive Form des Erwerbs, die militärische Besetzung. G.

Die Washingtoner Konferenz.

Die Konferenz ist am 6. 2. 22 geschlossen worden. In einer Ansprache, in der Präsident Harding den Delegierten seine Glückwünsche zu der Beendigung ihrer Arbeiten aussprach, sagte er:

„Die heute feierlich übernommenen Verpflichtungen bezeichnen den Anbruch einer neuen, besseren Ära und einen Fortschritt der Menschheit. Allzu oft haben die Jahrzehnte, die derartigen Konferenzen folgten, gezeigt, wie schwierig es ist, die getroffenen Entscheidungen durchzuführen. Aber Ihr Werk ist ersten Ranges, weil kein Keim zur Zwietracht darin gesät wird. Die Welt ist noch nicht im Gleichgewicht, aber hier ist ein Einvernehmen erzielt und der Krieg im Angesicht der Zivilisation verurteilt worden. Diejenigen unter uns, die noch zehn Jahre und länger leben bleiben, werden wahrscheinlich sehen, daß eine durch die gemachten Erfahrungen gestärkte öffentliche Meinung die Nationen in dem Wunsche bestärken wird, sich dem göttlichen Willen zu fügen, anstatt sich mit Kriegs- und Zerstörungsmitteln zu beschäftigen."

Die Ergebnisse der Konferenz sind folgende:

1. Der Viermächtevertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, Großbritannien, Frankreich und Japan über den Stillen Ozean, der an Stelle des bisherigen englisch-japanischen Bündnisses tritt.

2. Der Fünfmächtevertrag zwischen den unter 1. genannten Mächten und Italien über die Einschränkung der Seerüstungen (Marineabkommen), der auch die Bestimmungen über die befestigten Inseln und Stützpunkte im Stillen Ozean enthält und dem die Entschließung über die Verwendung der Unterseeboote im Kriege und den Gebrauch giftiger Gase angehängt ist.

3. Der Neunmächtevertrag zwischen den unter 2. genannten Mächten, China, den Niederlanden, Belgien und Portugal über China, in dem die Politik der offenen Tür in China erneut bestätigt wird und der die Integrität Chinas gegen ausländische Ausnutzung verbürgen soll.

4. Revision des chinesischen Zolltarifs.

5. Rückgabe Schantungs an China durch Japan, Wei-hai-weis durch England.

6. Der amerikanisch-japanische Vertrag über die Insel Yap.

7. Der Sechsmächtevertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, Großbritannien, Frankreich, den Niederlanden, Japan und Portugal über die ehemals deutschen Kabel.

Im Rahmen dieser kurzen Übersicht würde es zu weit führen, auf die angeführten Ergebnisse einzeln einzugehen. Zusammenfassend darf man wohl sagen: Das alles andere überragende Ergebnis ist die Beseitigung der Nebenbuhlerschaft zwischen den Vereinigten Staaten und England und das Zusammengehen der beiden angelsächsischen Weltmächte. Dieses war die Vorbedingung für das Gelingen der Konferenz. Dieses drückt der Weltpolitik des kommenden Jahrzehnts seinen Stempel auf. Zweifellos ist dann durch die die Fragen des Stillen Ozeans und des Fernen Ostens regelnden Verträge und die

Digitized by Google

dem Wettrüsten zwischen den Vereinigten Staaten und Japan ein Ziel setzenden Abmachungen die politische Atmosphäre gereinigt worden, die durch die immer stärker hervortretenden Gegensätze zwischen beiden stark getrübt war. Die Gefahr einer gewaltsamen Auseinandersetzung, die in weiten Kreisen des amerikanischen und japanischen Volkes als unvermeidlich angesehen wurde, ist, wenn auch nicht ganz beseitigt, so doch wenigstens in weitere Fernen gerückt. Um diese Klärung zu erreichen, mußten von beiden Seiten Opfer gebracht werden, von den Amerikanern in erster Linie militärische, von den Japanern politische. Als tertius gaudens ging England vom Verhandlungstisch in Washington nach Hause, England, dem seine Stellung als beherrschende Seemacht wieder einmal für Jahre hinaus verbürgt ist, das lediglich einige veraltete Schiffe, die bereits auf dem Aussterbeetat standen, und 2 neue Schlachtkreuzer, die noch nicht begonnen waren, zum Opfer bringt und das als einziges politisches Opfer mit großer Geste, um seinen guten Willen zu zeigen, freiwillig Wei-hai-wei den Chinesen zurückgibt. Der einzige wunde Punkt für England ist der Mißerfolg, den es in der U-Bootsfrage erlitten hat. Immerhin ist dagegen die Annahme der Entschließung, die für die Zukunft den Unterseehandelskrieg untersagt, wenigstens als moralischer Erfolg Englands einzuschätzen, und das Zugeständnis der mit 15 cm-Kanonen bewaffneten Handelsschiffe ist ein reichliches Gegengewicht. Dazu kommt als dritte Gegengarantie die Möglichkeit, unbeschränkt Kreuzer und sonstige Abwehrfahrzeuge zu bauen. Auch politisch kann England mit Washington zufrieden sein, und man kann verstehen, daß der König den Führer der britischen Delegation, Mr. Balfour, mit dem höchsten englischen Orden ausgezeichnet hat. Das englisch-japanische Bündnis, das in den letzten Jahren das Verhältnis der britischen Tochterstaaten zum Mutterlande trübte, ist aufgelöst ohne Verlust des bisherigen Bundesgenossen, und die von den Tochterstaaten, insbesondere von Kanada und Australien, erstrebte Annäherung an die Vereinigten Staaten ist gelungen. Während letztere ihre strategische Stellung im Fernen Osten durch Verzicht auf den Ausbau der Philippinen und ihrer sonstigen östlichen Besitzungen zu starken Flottenstützpunkten aufgegeben haben, ist Englands strategische Stellung, die auf dem Besitze Singapores und des australischen Kontinents mit seinen Inseln beruht, die alte geblieben. Eine amerikanische Fachzeitschrift schreibt resigniert: Wir sind nicht mehr imstande, unsere Interessen in Ostasien militärisch durchzusetzen. Japan kann uns jederzeit die Tür nach Ostasien verschließen, und nur mit Unterstützung Englands sind wir imstande, die Philippinen im Falle eines Krieges zu halten.

Außer der strategischen Schwächung im Fernen Osten hat Washington den Vereinigten Staaten das Ende ihrer stolzen Flottenpläne gebracht. Während des Krieges hatte sich in Amerika die Forderung einer Flotte „second to none" durchgesetzt; das Flottengesetz von 1916 war ihre Frucht. Das Marineabkommen setzt nun dem mächtigen Programm, von dem nur ein kleiner Teil zur Ausführung gekommen ist, ein vorzeitiges Ende. Es läßt den Vereinigten Staaten eine Flotte, bestehend aus 18 Linienschiffen, von denen zur Zeit 6, später 4 veraltet sind, eine Flotte ohne Schlachtkreuzer und bis zur Fertigstellung der 10 „Omaha"-Schiffe auch ohne neuere Kleine Kreuzer. Die noch vorhandenen Schiffe können mit dem gegenwärtigen Personal, das jetzt um weitere 10 000 Mann, auf 90 000 Mann, vermindert werden soll, nicht ausreichend besetzt werden. Nach den gewaltigen Anstrengungen der letzten Jahre scheint jetzt eine wahre Flottenmüdigkeit eingetreten zu sein. Um ein entscheidendes Machtinstrument für die Nation zu bilden, dazu dürfte heute die amerikanische Flotte weder materiell noch personell stark genug sein.

Digitized by Google

Betrachtet man die Grundrichtung der Abmachungen über die Seeabrüstung im ganzen, so findet man eine einseitige Beschränkung des Großkampfschiffs, während der Entwicklung der anderen Schiffstypen, abgesehen von der Größenbeschränkung der Kleinen Kreuzer, keine Schranken auferlegt sind. Von dem Versuch einer Beschränkung der Flugwaffe sah man in Washington überhaupt ab. Der äußere Grund zu dieser einseitigen Beschränkung mag darin zu suchen sein, daß in erster Linie das Wettrüsten im Bau der großen Schiffe wegen seiner ungeheuren Kosten am drückendsten von den Völkern empfunden wurde, deshalb vornehmlich den Keim einer gewaltsamen Lösung in sich trug und daher vor allem unterdrückt werden sollte. Ferner war ja im ursprünglichen Plan eine Einschränkung der übrigen Schiffstypen ebenfalls vorgesehen; der Plan scheiterte aber an der französischen U-Bootsforderung. Die Gegner des großen Schiffes und Anhänger der neuen Waffen sehen in den Ergebnissen der Konferenz lediglich die Anerkennung ihrer Lehre, daß der künftige Krieg in der Luft und mit U-Booten ausgefochten wird. Ob sie Recht haben, muß die Zukunft lehren. Ehe man nicht übersehen kann, ob die Beschränkung in der Entwicklung der bisher den Maßstab für die Flottenstärke bildenden Schiffstypen eine intensivere Entwicklung der anderen Waffen im Gefolge hat, oder ob nach Beschränkung der bisherigen Hauptwaffe durch weitere Abmachungen auch den übrigen Waffen Grenzen gesetzt werden, scheint es richtiger, sich hierüber des Urteils zu enthalten. Für diejenigen, die von der Konferenz die allgemeine Weltabrüstung und den Beginn des Völkerfriedens erwartet haben und sich durch die Ergebnisse enttäuscht sehen, mag Washington eine Lehre sein, daß nach wie vor das Schicksal der Völker sich nicht durch Konferenzen gestalten läßt, sondern daß jedes Volk selbst der Gestalter seines Schicksals ist und die Erhaltung der Wehrhaftigkeit für jede gesunde Nation eine Selbstverständlichkeit bleibt.

Sachlich stimmt das Marineabkommen mit dem überein, was hier im Januarheft über U-Bootsverwendung, im Februarheft über die übrigen Punkte gesagt ist. Zu der Entschließung über die U-Boote kam noch ein Abschnitt hinzu, nach dem die Verwendung giftiger Gase im Kriege völkerrechtlich verboten wird. Die Baupause für große Schiffe ist auf 10 Jahre festgesetzt mit der Ausnahme, daß die Vereinigten Staaten 2 Schiffe der „Maryland"-Klasse fertigstellen, England 2 neue Schiffe von je 35 000 t bauen, Frankreich und Italien in den Jahren 1927, 1929 und 1931 je einen Neubau auf Stapel legen dürfen. England hat statt „Erin" das Linienschiff „Thunderer", das zur Zeit als Seekadettenschulschiff im Dienst ist, in die 4 bis zur Fertigstellung der Neubauten beizubehaltenden Schiffe eingesetzt.

Demnach verbleiben den einzelnen Staaten folgende Linienschiffe und Schlachtkreuzer:

Vereinigte Staaten:

	t		t
1. Maryland	32 600	10. Nevada	27 400
2. California	32 400	11. New York	27 000
3. Tennessee	32 300	12. Texas	27 000
4. Idaho	32 000	13. Arkansas	26 000
5. New Mexico	32 000	14. Wyoming	26 000
6. Mississippi	32 000	15. Florida	21 825
7. Arizona	31 400	16. Utah	21 825
8. Pennsylvania	31 400	17. North Dakota	20 000
9. Oklahoma	27 500	18. Delaware	20 000

Gesamttonnengehalt . . . . 500 650 t.

Digitized by Google

Nach Fertigstellung der zwei Schiffe der „West Virginia"-Klasse und Ausrangierung der „North Dakota" und „Delaware" beträgt der Gesamttonnengehalt der Vereinigten Staaten 525 850 t.

England:

	t		t
1. Royal Sovereign	25 750	12. Emperor of India	25 000
2. Royal Oak	25 750	13. Iron Duke	25 000
3. Revenge	25 750	14. Marlborough	25 000
4. Resolution	25 750	15. King George V.	23 000
5. Ramillies	25 750	16. Ajax	23 000
6. Malaya	27 500	17. Centurion	23 000
7. Valiant	27 500	18. Thunderer	22 500
8. Barham	27 500	19. Hood	41 200
9. Queen Elizabeth	27 500	20. Renown	26 500
10. Warspite	27 500	21. Repulse	26 500
11. Benbow	25 000	22. Tiger	28 500

Gesamttonnengehalt . . . . 580 450 t.

Nach Fertigstellung der beiden neu zu bauenden Schiffe und nach Ausrangierung der Schiffe „Thunderer", „King George V", „Ajax" und „Centurion" beträgt der Gesamttonnengehalt Englands 558 940 t.

Frankreich:

	t		t
1. Bretagne	23 500	6. Jean Bart	23 500
2. Lorraine	23 500	7. Courbet	23 500
3. Provence	23 500	8. Condorcet	18 890
4. Paris	23 500	9. Diderot	18 890
5. France	23 500	10. Voltaire	18 890

Gesamttonnengehalt . . . . 221 170 t.

Frankreich darf in den Jahren 1927, 1929 und 1931 je ein neues Schiff auf Stapel legen.

Italien:

	t		t
1. Andrea Doria	22 700	6. Dante Allighieri	19 500
2. Caio Duilio	22 700	7. Roma	12 600
3. Conte di Cavour	22 500	8. Napoli	12 600
4. Guilio Cesare	22 500	9. Vittorio Emanuele	12 600
5. Leonardo da Vinci	22 500	10. Regina Elena	12 600

Gesamttonnengehalt . . . . 182 800 t.

Italien darf in den Jahren 1927, 1929 und 1931 je ein neues Schiff auf Stapel legen.

Japan:

	t		t
1. Mutsu	33 800	6. Fuso	30 600
2. Nagato	33 800	7. Kirishima	27 500
3. Hyuga	31 260	8. Haruna	27 500
4. Ise	31 260	9. Hiyei	27 500
5. Yamashiro	30 600	10. Kongo	27 500

Gesamttonnengehalt . . . . 301 320 t.

Über die Befestigungen und Flottenstützpunkte im Stillen Ozean bestimmt das Marineabkommen folgendes:

Die Vereinigten Staaten, Großbritannien und Japan kommen überein, daß der status quo zur Zeit der Unterzeichnung des Vertrages hinsichtlich der Befestigungen und Flottenstützpunkte in ihren hierunter aufgeführten Gebieten und Besitzungen aufrechterhalten bleiben soll. Diese sind:

Digitized by Google

1. Die Inselbesitzungen, die die Vereinigten Staaten im Stillen Ozean zur Zeit besitzen oder später erwerben, ausgenommen a) diejenigen, die unmittelbar an der Küste der Vereinigten Staaten, Alaskas und der Panamazone liegen, ausschließlich der Aleuten, b) die Hawaiischen Inseln.

2. Hongkong und die Inselbesitzungen, die das britische Reich im Stillen Ozean östlich des Meridians 110° östl. Länge besitzt oder später erwirbt, ausgenommen a) diejenigen, die unmittelbar an der Küste Kanadas liegen, b) das australische Commonwealth mit seinen Territorien, c) Neuseeland.

3. Die folgenden Inselgebiete und -besitzungen Japans im Stillen Ozean: die Kurilen und Bonin-Inseln, Amami Oshima, die Liu-Kiu-Inseln, Formosa, die Pescadoren und alle Inselgebiete und -besitzungen, die Japan später im Stillen Ozean erwirbt.

Die Aufrechterhaltung des status quo unter den genannten Bedingungen bedeutet, daß keine neuen Befestigungen oder Flottenstützpunkte auf den betreffenden Gebieten und Besitzungen angelegt werden dürfen; daß keine Vorkehrungen getroffen werden dürfen, um die bestehenden Marineanlagen für Reparaturen und Ausrüstung von Seestreitkräften zu vermehren, daß ferner die Küstenverteidigung dieser Gebiete und Besitzungen nicht verstärkt werden darf. Dieses Verbot betrifft jedoch nicht Reparatur und Ersatz von unbrauchbar gewordenen Befestigungen und Anlagen, wie es bei Marine- und militärischen Einrichtungen im Frieden üblich ist.

Der Hinweis Lord Lees auf den Aufsatz des französischen Kapitäns Castex anläßlich der französischen U-Bootsforderungen hatte sowohl in den Zeitungen als auch im englischen Unterhaus ein Nachspiel. Französische und englische Zeitungen, voran die „Times", beschuldigten den Ersten Lord der Admiralität, den Sinn des Aufsatzes entstellt zu haben, und suchten die Castexschen Folgerungen so zu drehen, als ob er sie lediglich als Auffassung der Deutschen hingestellt habe. Demgegenüber erklärte sowohl Balfour als auch der Sekretär der Admiralität Amery im Unterhause, daß Castex selbst zweifellos in seinem Aufsatz die warnungslose Versenkung von Handelsschiffen durch die Deutschen als berechtigt anerkenne. Da aber die französischen Delegierten in Washington erklärt hätten, daß Castex lediglich seine eigene Ansicht wiedergegeben habe, daß dagegen die Auffassung der französischen Regierung eine andere sei, und da Frankreich dies auch durch die Annahme der Entschließung über den Unterseehandelskrieg bewiesen habe, so sei die Sache damit erledigt.

Ausführung des Marineabkommens.

Vereinigte Staaten: Die Arbeiten am Bau der 8 neuen Linienschiffe und 6 Schlachtkreuzer sind eingestellt worden. Zur Prüfung der Frage, welches Linienschiff neben „Colorado" gemäß den Bestimmungen des Marineabkommens fertiggestellt werden soll, ist ein Ausschuß von Seeoffizieren unter Leitung eines Kontreadmirals eingesetzt worden. In Frage kommt „West Virginia" oder „Washington". Zwei Schlachtkreuzer der „Lexington"-Klasse sollen zu Flugzeugträgern umgebaut werden. Darauf ist wohl die Erhöhung der ursprünglich mit 27 000 t festgesetzten Größe dieser Schiffsklasse auf 33 000 t zurückzuführen. Die Aufträge zur Lieferung von neuen Geschützen für Küstenbefestigungen auf den Philippinen sind zurückgezogen worden. Außerdem hat der Marineminister die Außerdienststellung von 100 Zerstörern in Aussicht gestellt und die Verminderung des Marinepersonals von 100 000 auf 90 000 Mann vorgeschlagen. Durch diese Einschränkungen soll die Haushaltforderung für das Jahr 1922/23 um 70 Mill. Doll. auf 350 Mill. Doll. vermindert werden.

Japan: Der Weiterbau der neuen Linienschiffe und Schlachtkreuzer ist eingestellt worden. Die Admiralität glaubt jedoch, den größten Teil der Arbeiter auf den Staatswerften mit dem Abwracken der Schiffe und dem Neubau von Kleinen Kreuzern, Flugzeugträgern, Zerstörern und U-Booten für die nächsten 5 Jahre weiterbeschäftigen zu können. Die Admiralität verfügte die Entlassung

Digitized by Google

von 10 Kontreadmiralen. Port Arthur soll als Marinestation aufgegeben und offener Handelshafen werden. Maidzuru, bisher große Flottenstation, soll zum einfachen Marinehafen verkleinert werden.

England: Der Marineetat 1922/23 soll durch die Einstellung des Baues der 4 Schlachtkreuzer und andere Kürzungen um 22 Mill. £ vermindert werden.

Neubauten. Der Zerstörer „Thracian", der am 5. 3. 20 auf der Werft von Hawthorn Leslie & Co. in Newcastle on Tyne vom Stapel gelaufen ist und auf der Marinewerft in Sheerneß fertiggestellt wurde, hat Ende Februar mit Probefahrten begonnen. Er gehört der Admiralitäts-S-Klasse an (1090 t, 36 kn, zwei 53 cm-Torpedodoppelrohre, drei 10,2 cm-SK.). Der andere in Chatham noch im Bau befindliche Zerstörer dieser Klasse, „Shikari", soll erst im nächsten Jahr zur Ablieferung kommen. Außerdem sind noch folgende Zerstörer im Bau: Admiralitäts-V-Klasse (1325 t, zwei 53 cm-Torpedodrillingsrohre, vier 12 cm-SK): „Worcester" und „Wren" in Portsmouth bzw. Pembroke, Fertigstellung Ende März, „Whitehall" in Chatham, Ablieferung im nächsten Rechnungsjahre. Thornycroft-V-Klasse (wie Admiralitätsklasse mit größerer Maschinenleistung): „Witch" in Devonport, Fertigstellung Ende März. — An Kleinen Kreuzern sind zur Zeit noch im Bau: „Frobisher", „Effingham", „Enterprise" und „Emerald", an U-Booten 1 Versuchstyp. L.

Deutschland.

Durch eine im Januar einsetzende Kältewelle, die längere Zeit andauerte, wurden die Gewässer der Ostsee schnell mit Eis angefüllt, das zunächst die Handelsschiffahrt stark behinderte, später bis auf geringe Ausnahmen vollkommen unmöglich machte. Eine Anzahl Dampfer wurden im Finnischen Meerbusen, im Rigaischen, in der westlichen Ostsee, an den deutschen Küsten und im Kattegat von dem Eise überrascht und blieben, zum Teil in bedrohlicher Lage, im Eise stecken. Da die Lage für sechs Dampfer (2 dänische und 4 deutsche) im Rigaischen Meerbusen am ernstesten erschien, weil sie z. T. ohne ausreichende Nahrungsmittel waren und ihnen von anderer Seite keine Hilfe gebracht werden konnte, erhielt der Kreuzer „Medusa" den Auftrag, die Schiffe zu befreien. Das Schiff ging am 24. 1. in See und stand am 26. früh vor Windau, um anschließend mit einem Lotsen in die Irbenstraße und durch schweres Eis bis in den Rigaischen Meerbusen vorzudringen. Nach verschiedenen Versuchen, die wegen Witterungsänderung abgebrochen werden mußten, gelang es, die beiden dänischen Schiffe aus dem Eise zu befreien. Da die Kälte anhielt und das Eis weiter zunahm, mußten die Versuche, auch die übrigen Schiffe loszueisen, als aussichtslos aufgegeben werden. Man beschränkte sich darauf, ihnen auf Schlitten Lebensmittel zu schicken. Durch starken Frost und Eisschiebungen gezwungen, mußte sich „Medusa" dann aus dem Rigaischen Merbusen zurückziehen. Sie lief Pillau an und ergänzte beschleunigt ihre Kohlen- und Proviantvorräte. Am 4. 2. stand der Kreuzer wieder vor Kap Donnesnäs. Das Eis hatte inzwischen weiter zugenommen und machte das Gelingen der Versuche, den Dampfern einen Weg durch das Eis zu brechen, auch jetzt unmöglich. Es wurden deshalb zum zweiten Male Schlitten mit Lebensmitteln ausgerüstet und zu den Dampfern gesandt. Mit zunehmender Kälte vermehrten sich die Eismassen weiter stark und zwangen den Kreuzer wieder, nach Windau zurückzugehen. Die Schlitten erreichten inzwischen die deutschen Dampfer und versorgten sie für drei Wochen mit Proviant. Der 80 km lange Rückmarsch über das Eis und über Land zur „Medusa" nach Windau konnte bei bereitwilliger Unterstützung durch die lettländischen Behörden in mehreren Tagen zurückgelegt

Digitized by Google

werden. Von Windau nahm „Medusa" mehrere im Eise festsitzende Schiffe mit und ging nach Pillau, wo ebenfalls mehrere Dampfer befreit werden konnten, und von dort nach Stettin ins Dock, wo sie am 12. 2. eintraf. Nach Ausführung kleinerer Ausbesserungen, die durch den Aufenthalt im Packeis notwendig geworden sind, wird sich der Kreuzer zu Torpedoschießübungen nach der Flensburger Förde begeben.

Der Kleine Kreuzer „Arcona", der zuvor in der westlichen Ostsee und im Kattegat eingefrorene Schiffe befreit und Fahrrinnen durch das Eis gebrochen hatte, hat die Hilfeleistungen der „Medusa" Anfang März aufgenommen und ist am 4. 3. nach dem Rigaischen Meerbusen in See gegangen, um die nach Eintreten wärmerer Witterung durch Eispressungen besonders gefährdeten Schiffe endgültig aus dem Eise zu befreien. Auch der Kreuzer „Hamburg" konnte durch Brechen einer Fahrrinne durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal Hilfe leisten. Das Linienschiff „Hannover" hat seine Werftliegezeit beendet. „Braunschweig" ist am 1. 3. endgültig in Dienst gestellt worden. Der Kleine Kreuzer „Thetis" wird am 1. 4. in Dienst kommen. Die Überholung der Torpedoboote in der Werft ist abgeschlossen. Die Flottillen werden demnächst zum Torpedoschießen in die Flensburger Förde gehen. Die Minensuchhalbflottillen, deren Werftliegezeit ebenfalls beendet ist, bereiten sich vor, nach Eintritt milderen Wetters ihre Minenräumtätigkeit wieder aufzunehmen. v. B.

Neuere Bücher.

(Eine Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten, Rücksendung besprochener findet nicht statt. * bedeutet: vorhanden in der Hauptbücherei des Reichswehrministeriums — Marineleitung.)

*Weyer, **Taschenbuch der Kriegsflotten.** München, J. F. Lehmanns Verlag, 1922. 409 Seiten, 80 M. Zum erstenmal seit Kriegsende liegt das bewährte Taschenbuch, und zwar in alter mustergültiger Form wieder vor. Es ist inhaltlich bis zur jüngsten Zeit fortgeführt. 350 Abbildungen, Schattenrisse und Skizzen durchsetzen den Text und die übersichtlich angeordneten statistischen Angaben. Für Politiker ist wichtig eine ausführliche Darstellung der Abrüstungskonferenz zu Washington. Besondere Aufmerksamkeit verdient auch eine Übersicht über den Verbleib jedes einzelnen Schiffes der deutschen Kriegsflotte. Das Buch darf nach wie vor als der beste Ratgeber in Flottenfragen bezeichnet werden. Herausgeber und Verleger haben sich durch die Veröffentlichung des neuen Jahrgangs — es ist der 20. — ein hohes Verdienst erworben.

*Altenburg, **Die Anfänge der preußischen Kriegsmarine in Stettin.** Greifswald, Verlag K. Moninger, 1922. 81 Seiten, 11 M. Die kleine Schrift stellt eine erfreuliche Bereicherung der deutschen Marineliteratur dar. Unter Zuhilfenahme von örtlichen Überlieferungen, Zeitungsberichten und Akten des Staatsarchivs Stettin trägt sie auf knappem Raum viel neues Material zusammen. Die Schilderung geht bis zur planmäßig durchgeführten Begründung der preußischen Kriegsmarine seit 1848. Fünf Bildtafeln schmücken das kleine Werk. Die Anschaffung wird für Mannschaftsbüchereien empfohlen, schon um den geschichtlichen Sinn zu entwickeln.

*Rochs, Dr. Hugo, **Schlieffen.** Ein Lebens- und Charakterbild für das deutsche Volk. Berlin 1921. Vossische Buchhandlung. 11 M., gebunden 18 M. Die Bedeutung des Generalstabschefs Graf Schlieffen ist von berufener militärischer Seite verschiedentlich in Büchern und Schriften eingehend gewürdigt. Das vorliegende Buch will den Menschen Schlieffen in seiner schlichten Größe dem deutschen Volke nahe bringen. Dazu ist der Verfasser als langjähriger Hausarzt und Freund besonders befugt, und diese Aufgabe hat er ausgezeichnet gelöst. Nach einer geistvollen Betrachtung über „Bismarck und Moltke in zeitgenössischer Bewertung" schildert er fesselnd Schlieffens Erziehung, Jugend und Familie sowie seine militärische Laufbahn. Je ein Kapitel ist dem Chef des Generalstabes und dem Schlieffenschen Feldzugsplan für den Zweifrontenkrieg gewid-

Digitized by Google

met. Erschütternd wirken die Ausführungen über seine Verabschiedung, — auch hier wurde ein wirklich großer Mann von geradem, festem Charakter, klarem Blick für Deutschlands Lage und tatkräftigem Wollen beiseite geschoben, um einer der Gestalten von mittelmäßiger Befähigung Platz zu machen, wie sie sich im Deutschen Reich so zahlreich in führenden Stellungen befanden, als der Weltkrieg Heer, Marine und das ganze Volk vor so gewaltige Aufgaben stellte. Rdr.

*Immanuel, **Das deutsche Volk in Waffen.** Berlin/Leipzig, Veteranendank, Adolf Wegener, 1921. 384 Seiten, 200 M. Es handelt sich um ein Gedenk- und Geschenkwerk bester und gediegenster Art. Der Name des Verfassers bürgt für die Güte des Textes, eine Fülle sorgfältig ausgewählter Bilder erfreut das Auge, Kartenskizzen fördern das Verständnis. Zur Darstellung ist der gesamte Weltkrieg 1914—1918, auch der zur See und in den Schutzgebieten gelangt. Das stattliche Werk eignet sich besonders zur Anschaffung für Mannschaftsbüchereien und als Preis bei Wettspielen, da es volkstümlich-belehrend geschrieben ist.

*Steuber, **Ildirim, deutsche Streiter auf heiligem Boden.** Oldenburg, G. Stalling, 1922. 174 Seiten, 26,50 M. Verfasser war Armeearzt in Palästina während der Jahre 1917/18. Er schildert uns seine Erlebnisse auf dem fernen Kriegsschauplatz nach eigenen Tagebuchaufzeichnungen; daneben hat ihm amtliches Quellenmaterial aus dem Reichsarchiv zur Verfügung gestanden. Vier Karten und acht Bildtafeln beleben den Text.

*Doegen, **Kriegsgefangene Völker.** Berlin, Verlag für Politik und Wirtschaft, 1922. 263 Seiten, 86 M. Das Werk erscheint im Auftrage des Reichswehrministeriums. Der vorliegende 1. Band, mit 101 Abbildungen auf 59 Tafeln, schildert die Haltung und das Schicksal der Kriegsgefangenen in Deutschland. Der Verfasser hat als Kommissar eines Sprachstudienausschusses während der Kriegszeit in Verbindung mit den Gefangenenlagern gestanden. Sein wertvolles Werk stellt eine Rechtfertigungsschrift dar, die weder anklagen noch beschönigen, sondern der Welt nur das Eine beweisen will, daß Deutschland seine Kriegsgefangenen unter keinen Umständen schlechter behandelt hat als andere Länder. Soll das Buch voll wirken, müßte es auch in fremden Sprachen erscheinen.

*Wright, **Wie es wirklich war im Obersten Kriegsrat der Alliierten!** München, Verlag für Kulturpolitik, 1922. 138 Seiten, eine Übersichtskarte, 27,50 M. Verfasser ist englischer Offizier. Der Verlag hat sich mit der Übertragung ins Deutsche ein großes Verdienst für unsere Sache erworben. Wenn Captain Wright auch ein Loblied auf Marschall Foch anstimmt, so geht doch aus seiner sehr kenntnisreichen Schrift an mehr als einer Stelle deutlich hervor, daß Deutschland dem Endsiege wiederholt nahe gestanden hat.

*Michelsen, **Das Urteil im Leipziger U-Boot-Prozeß.** Berlin, Staatspolitischer Verlag, 1922. 62 Seiten, 3,50 M. Der Verfasser war im Kriege Befehlshaber der U-Boote. Er tritt vor die Öffentlichkeit, um den Nachweis zu erbringen, daß sich das Urteil gegen die beiden ehemaligen U-Bootoffiziere Boldt und Dithmar nicht aufrechterhalten läßt. Die Schrift enthält drei Gutachten, von denen das militärische KKpt. Saalwächter geschrieben hat; er hatte seinerzeit als Sachverständiger den Verhandlungen in Leipzig beigewohnt. Das zweite Gutachten ist besonders bedeutungsvoll. Es stammt aus der Feder des Oberreichsmilitäranwalts z. D. Dethleffsen, also eines ehemaligen Angehörigen des Reichsmilitärgerichts. In ihm wird nachgewiesen, daß die Richter in Leipzig die Verhältnisse des Seekrieges völlig verkannt haben. Und in einem dritten Gutachten geht Landgerichtsdirektor Ernst der Untersuchung der Frage nach, ob die Aburteilung der Kriegsbeschuldigten nicht überhaupt verfassungswidrig gewesen sei. Wir begrüßen die Schrift voller Genugtuung.

*Herrmann, **Die elektrischen Meßinstrumente.** Berlin und Leipzig, Vereinigung wissenschaftlicher Verleger, W. d. Gruyter u. Co., 1921. 127 Seiten, 6 M. Die Schrift gehört zur verdienstvollen Sammlung Göschen. In gedrängter Kürze gibt sie einen klaren Überblick über die wichtigsten Meßinstrumente. Viele Abbildungen ergänzen den Text.

*Nippoldt, **Erdmagnetismus, Erdstrom und Polarlicht.** Verlag wie vorstehend. 135 Seiten, 6 M. Das Werkchen gehört ebenfalls zur Sammlung Göschen. Es bringt die Ergebnisse der jüngsten Forschung und bietet außerdem jedem, der sich gründlicher unterrichten will, eine sehr sorgfältig zusammengestellte Literaturübersicht.

*Fürst, **Im Bannkreis von Nauen.** Stuttgart/Berlin, Deutsche Verlagsanstalt, 1922. 326 Seiten, 75 M. Ein ausgezeichnetes Werk! Mühelos führt es den Laien in das schwierige Stoffgebiet der drahtlosen Telegraphie und Telephonie ein. Die Schilderung ist fesselnd, obwohl sie der Darstellung komplizierter Dinge durchaus nicht aus dem Wege geht. Die Ausstattung ist sehr gut, 216 sorgfältig ausgewählte Abbildungen durchsetzen den Text.

Digitized by Google

Der Funker, nachrichtentechnische Monatshefte. Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. Halbjährlich 5 Hefte, 40 M. Die neue, in gefälliger Ausstattung erscheinende Zeitschrift hat es sich zur Aufgabe gesetzt, eine enge Verbindung zwischen allen im Funkendienst tätigen Behörden und Personen, vor allem zwischen dem Reichspostministerium und der Reichswehr herzustellen, um auf diese Weise das gemeinsame Streben nach immer höheren technischen Leistungen zu fördern. Wir heißen die Zeitschrift willkommen. Sie entspricht wegen der Bedeutung des Stoffes ohne Frage einem Bedürfnis.

*Schultze, **Die Zerrüttung der Weltwirtschaft.** Stuttgart, Verlag W. Kohlhammer, 1922. 373 Seiten, 75 M. Der Verfasser ist Privatdozent an der Universität Leipzig. Sein Werk verdient neben die Abhandlungen von Keynes gestellt zu werden. Der ungeheure Fragenkomplex, der sich in weltwirtschaftlichen Dingen als Folge des Weltkrieges ergeben hat, ist in klarer Gliederung und mit packender Gestaltungskraft meisterhaft dargestellt. Auch dieses Buch, obwohl es durchaus nicht etwa volkstümlich sein will, liest sich trefflich und wird auch dort verstanden werden, wo nationalökonomische Vorkenntnisse fehlen. Zu wünschen wäre, daß es den Keynesschen Werken gleich Beachtung auf dem ganzen Erdenrund fände. Ein ernster Mann redet hier eine ernste Sprache. Er wendet sich mit wissenschaftlicher Gründlichkeit, aber auch mit scharfem Wirklichkeitssinn gegen den Übermut der Sieger. Als Quacksalbereien bezeichnet er, was bisher zur Gesundung der weltwirtschaftlichen Krise versucht worden ist. Nur die Erkenntnis, daß es eine höhere Gewalt, die der wirtschaftlichen Völkersolidarität gibt, kann Sieger und Besiegte vorm völligen Ruin retten.

*Dauch, **Quo usque tandem politici?** Berlin. Staatspolitischer Verlag. 1922. 70 Seiten, 16,50 M. Auf diese Schrift sei besonders hingewiesen. Ihr Verfasser hat drei Jahrzehnte mitten in der Weltwirtschaft gestanden und sich in vielen Teilen der Erde betätigt. Was er uns zu sagen hat, ist wahrgenommen von einem klaren, weitschauenden Blick.

Ferner sind neu erschienen:

*Hierl, C., Der Weltkrieg in Umrissen. Charlottenburg 1922. Verlag Offene Worte. 38,50 M.

Volckmann, E. O., Der große Krieg 1914—1918. Berlin 1922. R. Hobbing. 78 M.

*Grünfeld, E., Die deutsche Außenhandelskontrolle, die Politik der Sperren, vom Kriegsausbruch bis zum Inkrafttreten des Friedensvertrages. Bonn 1922. K. Schroeder. 20 M.

Schultze, W., Die Marneschlacht. Berlin 1922. Weidmannsche Buchhandlung. 12 M.

Ay, E., Bilder aus dem Offiziers-Kriegsgefangenen-Lager Uzès (Gard), Frankreich, 1918 bis 1920. Freiburg i. Br. 1922. 24 M.

Rothfels, H., Carl v. Clausewitz, Politische Schriften und Briefe. München 1922. Drei Masken-Verlag. 55 M.

Eckert, M., Die Kartenwissenschaft. Forschungen und Grundlagen zu einer Kartographie als Wissenschaft. 1. Bd. Berlin 1921. Vereinigung wissenschaftl. Verleger. 180 M.

Müller, B., Das Motorschiff und seine Maschinenanlagen. Leipzig 1922. Jänecke. 37,20 M.

Haeder, H., Ölmotoren in Viertakt- und Zweitaktbauart. 1. Bd. 8. Aufl. Wiesbaden 1922. O. Haeder. 80 M.

*Auerbach, F., Moderne Magnetik. Leipzig 1921. J. A. Barth. 60 M.

*Matschoß, C., Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie. 11. Bd. Berlin 1921. J. Springer. 60 M.

Strehl, C., Die Kriegsblindenfürsorge, ein Ausschnitt aus der Sozialpolitik. Berlin 1922. J. Springer. 39 M.

*Arndt, A., Das Reichsbeamtengesetz v. 31. 3. 1873 in der Fassung der Bekanntmachung v. 18. 5. 1907 und seinen Ergänzungen und Abänderungen. Berlin 1922. Walter de Gruyter & Co. 20 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen siehe Heft 2 S. 111.)

Marine- und militärische Fragen, Politik.

Powers adopt treaties at arms conference (A. N. J., 4. II. 22). — Naval competition not ended (A. N. J., 4. II. 22). — Results of arms conference (A. N. J., 11. II. 22.) — **Das Marineabkommen von Washington** (Grenzboten, 25. II. 22). — A ten-year naval holiday (Sc. A., II. 22). — Reflections on the naval holiday (N. M. R., 25. I. 22). — **Washington und die U-Bootfrage** (Militär-Wochenblatt, 25. II. 22). — **Die britische Reichsmarinepolitik**

Digitized by Google

(P. u. W., I. 22). — La possibilita tecniche della nuova flotta germanica (Ri. M., I. 22). — Practical hints on handling a destroyer (Pr. N. I., I. 22). — Les veilleurs-pointeurs. Alerte et riposte en cas d'attaque sous-marine (R. M., I. 22). — Die Rolle der einzelnen Seekampfmittel in der Schlacht (S., 8. u. 15. II. 22). — Le facteur scientifique et le facteur moral (R. M., I. 22). — Principles of command (Pr. N. I., I. 22) — L'avancement des officiers de marine (M. d. F., 4. II. 22). — Naval training (Pr. N. I., I. 22). — Maringenjörernas utbildning (T. i. S., 1. Heft, 22). — La guerre des gaz et l'avenir (Revue des deux mondes, 15. I. 22). — Dem Andenken unserer alten Wehrmacht (D. z. S., 15. II. 22). — Das neue Europa. Ein politisch-geographischer Überblick (W. u. W.. Heft 1, 22). — Weltpolitik und Weltwirtschaft im besonderen Hinblick auf den Osten (St. u. E., 9. II. 22). — The five-power treaty (A. N. J., 11. II. 22). — France et Pologne dans l'Europe de demain (Revue des deux mondes, 1. I. 22). — Constantinople sous le contrôle interallié (Revue des deux mondes, 15. I. 22). — Angora: Les turcs entre l'occident et l'orient (Revue des deux mondes, 1. II. 22). — Il nuovo assetto politico-coloniale del mondo (Ri. M., I. 22). — Soziale Revolution und Militarismus in Frankreich (P. u. W., II. 22).

Haushalt und Verwaltung.

Business and navy food (Pr. N. I., I. 22).

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

Der deutsche Schiffbau 1914—1920 (W. u. St., 30. I. 22). — Shipbuilding in 1921 (E., 6. I. 22), — Lloyd's register annual summary (E., 3. II. 22). — Årsberättelse i skeppsbyggeri och maskinväsende år 1921 (T. i. S., 1. Heft, 22). — Der Umfang des deutschen Motorschiffbaues (H., 28. I. 22). — Der Stand des deutschen Motorschiffbaues Ende 1921 (Mo. u. Mo., 29. I. 22). — Motor ships in 1921 (E., 6. I. 22). — Le „Balzac" petit caboteur à moteur Diesel (B. t. B. V., I. 22). — Trials of the motor ship „Pinzon" (E., 10. II. 22). — Vergleich zwischen Doppel- und Einschraubenmotorschiffen (Mo. u. Mo., 12. II. 22). — Les nouveaux paquebots à turbines „Biarritz" et „Maid of Orleans" du South eastern and Chatham railway (B. t. B. V., I. 22). — Der Cunard-Dampfer „Scythia" (S., 18. u. 25. II. 22). — Fünfmaster „Kobenhavn" mit Hilfsmotor (Mo. u. Mo., 29. I. 22). — Gewichte von Eisenbetonschiffen (W. u. R., 22. I. 22). — Die Maschinenanlage des Vierschraubendampfers mit Räderturbine „Giulio Cesare" (S. 1. II. 22). — Die Zweitakt-Dieselmaschine im Schiffsbetrieb Z. V. d. Ing., 21. I. 22). — 1600 B. H. P.-Nobel-Diesel marine engine (E., 27. I. u. 3. II. 22). — Neue A. E. G.-Glühkopf-Schiffsmotoren (Oe. u. G., 15. II. 22). — Ein neuer Schiffsantrieb. Paragon-Motor-Dampfkompressor-System (Mo. u. Mo., 29. I. 22). — Les transformateurs hydrodynamiques „Föttinger' du paquebot „Tirpitz" (B. t. B. V., I. 22), — Übersetzungsgetriebe für Schiffsantrieb (W. u. R., 22. I. 22). — Umsteuerschrauben (Mo. u. Mo., 26. II. 22). — Die experimentelle Ermittlung des Propellerschubes beim fahrenden Schiff (W. u. R., 22. II. 22). — Étude sur les chaudières marines (B. t. B. V., I. 22). — Kritik der verschiedenen Methoden der Reinigung von Kesselspeisewasser (D. P. J., 14. u. 29. I. 22). — Verwendung von Kohlenstaub unter Dampfkesseln (St. u. E., 12. I. 22). — Unterwind bei hochwertigen Steinkohlen? (Z. D. M., 25. II. 22). — Elektrisches Schweißen (W. u. R., 22. II. 22).

Werft- und Hafenbaubetrieb, Docks, Kanäle.

The maintenance of tidal berths (E., 27. I. 22). — Über Hafenmündungen (W. u. R., 22. II. 22). — Die Lösung der nordwestdeutschen Kanalfragen durch den Hansa-Kanal (H., 4. II. 22).

Handels- und Binnenschiffahrt, Handels- und Verkehrswesen.

Der Wiederaufbau unserer Handelsflotte (S., 25. I. 22). — Die Motorschiffe im Pazifik (Mo. u. Mo., 12. II. 22). — Le funzioni economiche dei porti (Ri. M., I. 22). — Die Wirtschaftslage in den Vereinigten Staaten Anfang 1922 (U. D., 2. II. 22). — Die Wirtschaftslage Großbritanniens 1921 (U. D., 9. II. 22). — Zur Wirtschaftslage Japans im Jahre 1921 (U. D., 16. II. 22). — Zur Wirtschaftslage Chinas (U. D., 23. II. 22). — Die Weltgewinnung von Erdöl in den Jahren 1900 bis 1920 (Gl., 21. I. 22). — Beiträge zur Verbesserung der deutschen Brennstoffwirtschaft (Z. D. M., 27. I. 22). — America's fuel resources (Sc. A., II, 22). — Kohlenverteilung und Schiffahrt (H., 4. III. 22). — Die Rheinlande als Grenzgebiet und als europäische Verkehrslinie (Preuß. Jahrb., I. 22). — Die internationale Währungsfrage (Preuß. Jahrb., I. 22).

Artillerie, Waffenlehre, Bomben, Pulver, Munition, Gas.

Die deutsche Artillerie in den Durchbruchschlachten des Weltkrieges (T. u. W., Heft 1/2, 22). — Transmission of data for heavy artillery (J. U. S. A., XI. 21). — Über die Streuung der Sprengpunkte (Art. M., I. 22). — Die Weiterentwicklung der Gewehrpatrone (T. u. W., Heft 1/2. 22). — Englische und deutsche Panzerplatten (Art. M., I. 22).

Digitized by Google

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Die Unterseebootsfrage auf der Washingtoner Abrüstungskonferenz (S., 25. I, 22).

Luftfahrwesen.

The vacuum airship (E., 20. I. 22). — The problem of the passenger aeroplane (Ae., 18. I. 22). — The commercial aeroplane (Ae., 1. u. 8. II. 22). — A Fairey load-carrier (Ae., 18. I. 22). — Neue ausländische Verkehrsflugzeuge (L., 9. II. 22). — A german view of soaring flight (Ae., 4. I. 22). — Der segelnde Flug nach Vogelart (L., 12. u. 26. I. 22). — Aeronautics in 1921 (E., 6. I. 22). — Die Flugleistungen der deutschen Luft-Reederei 1921 (L., 26. I. 22). — Der deutsche Luftverkehr im Jahre 1921 (W. u. St., 18. II. 22). — Drei Jahre Luftverkehr (Z. Fl. u. Mo., 31. I. 22). — Frankreichs Luftverkehr (Fl., 4. u. 18. I. 22). — Der englische Luftverkehr 1921 (L., 26. I. 22). — Luftfahrt in Schweden 1921 (L., 12. I. 22). — Die Luftfahrt im Wirtschaftskrieg gegen Deutschland (Ill. Fl. W., 15. II. 22). — Les gares aériennes mobiles (R. M., I. 22). — Die Raumempfindung im Fluge (Z. Fl. u. Mo., 15. II. 22). — Engine installation (Ae., 25. I. 22). — On the problem of 1922 (Ae., 1. II. 22). — Air conference (E., 10. II. 22). — The progress of research (E., 10. II. 22).

Küstenverteidigung, Landungen, Flottenstützpunkte, Seetransporte.

La faillite de l'artillerie dans la défense des côtes. Une leçon de la guerre (M. d. F., 21. I. 22). — History and description of the 14-inch naval railway battery (A. N. J., 11. II. 22).

Elektrizität, Telegraphie, Telephonie und andere Nachrichtenmittel.

Die Zukunft der drahtlosen Telegraphie auf See (H., 11. II. 22). — Single and three-phase alternating-current commutator motors with series and shunt characteristics (E., 27. I. 22). — Entwicklung der Heeres-Fernsprech- und Telegraphentechnik im Kriege (Der Funker, 2. Heft, 22). — Das drahtlose Fernsprechen mit Hilfe von Röhrensendern (Der Funker, 2. Heft, 22). — Ein Fernhörer mit erhöhter Lautstärke (El. Z., 2. III. 22). — Die Stellung der Funkangestellten auf Handelsschiffen (H., 18. II. 22). — Communications afloat (Pr. N. J., I. 22). — Etwas über tierische Nachrichtenmittel (Der Funker, 2. Heft, 22).

Gesundheitswesen.

Krankenfürsorge der Seeleute (H., 25. II. 22).

Nautische Fragen.

La houille bleue (R. M., I. 22). — The stereographic projection for star identification and star „spotting" (Pr. N. J., I. 22). — Die Luft im Wasser unserer heimischen Meere (A. H., Heft 2, 22). — Eine Neuberechnung der Tiefen des Weltmeeres nach Kossinna (A. H., Heft 2, 22). — Über einige Versuchsergebnisse mit dem Anschütz-Echolot (A. H., Heft 2, 22). — Die Kreiselkompaß-Abweichungen und ihre Bezeichnungen (A. H., Heft 2, 22). — Drahtloser Eisnachrichtendienst für die Ostsee (H., 25. II. 22).

Jacht- und Sportangelegenheiten.

Segler mit Hilfsmotor (W. u. R., 22. I. 22). — 15-m-See-Motorkreuzer (Mo. u. Mo., 29. I. 22).

Geschichtliches, Geographisches.

Les Jean-Bart (R. M., I. 22). — Our rich but neglected old naval historical literature (Pr. N. J., I. 22). — Capt. John Ericsson and the screw propeller (A. N. J., 28. I. 22. — Il discorso sopra le galere di Cesare Magalotti (Ri. M., I. 22). — Notizie storiche sulla marina austriaca (1829—1844) (Ri. M., I. 22).

An unsere Postbezieher richten wir die Bitte, sich beim Ausbleiben oder bei verspäteter Zustellung der „Marine-Rundschau" stets an den Briefträger oder an das zuständige Postamt zu wenden. Erst wenn Beschwerden dort erfolglos sind, schreibe man an den Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW 68, Kochstr. 68—71.

Digitized by Google

Japans Aufstieg zur Weltgroßmacht und seine Hemmung.

Mit einer Karte.

Von Kapitän zur See a. D. Karl Schultz.

Im Nordwesten des Großen Ozeans, von der Südspitze der Halbinsel Kamtschatka im hohen Norden Asiens bis hinab zu den Pescadores im tropischen Süden, liegt eine ununterbrochene Inselreihe dem Festlande von Ostasien vorgelagert: das Kaiserreich Japan. Von den Großmächten der Erde durch weite Ozeane getrennt, in der Nachbarschaft von militärisch schwachen Staaten, die unbegrenzte, entwicklungsfähige Absatzgebiete seiner Industrie sind, im Besitze der drittgrößten Kriegsmacht, ist Japan nach einem überraschend kurzen Entwicklungsgang aus mittelalterlichen Verhältnissen eines wenig beachteten Staates in die vorderste Reihe der Weltmächte gerückt.

Eine seestrategisch außerordentlich günstige Lage und eine sehr große Anzahl vorzüglicher Häfen wurde dieser mongolischen Nation in die Wiege gelegt. Die japanische Inselreihe beherrscht alle Zufahrtstraßen zu dem ostasiatischen Festland, so daß die Häfen Ostasiens von Wladiwostok bis Hongkong unter seiner Kontrolle stehen. Sein hierdurch überragender Einfluß auf China erhielt einen realen Hintergrund in seiner Wehrmacht und vergrößerte sich durch die Einverleibung des Kaiserreichs Korea und der Südmandschurei sowie durch die Auflösung des russischen Reiches. Jetzt ist es nicht nur der alleinige Beherrscher der von seinem Inselreich eingeschlossenen Meere, sondern hat auch durch das Mandat über die Karolinen, Marianen, Palau- und Marschall-Inseln seine Stellung im westlichen Großen Ozean sehr verstärkt. Tatsächlich scheinen heute die Philippinen, Indochina, Siam, Niederländisch Indien, die Inselgruppen des Großen Ozeans und selbst Australien und Neuseeland mehr im Machtbereich Japans zu liegen als in demjenigen der Nationen, die sie in Besitz genommen haben. Fordernd und Geschichte bildend tritt zum ersten Male, seitdem Chingis Khan mit seinen Heeren welterobernd an die Tore Europas pochte, ein mongolisches Volk der Weltherrschaft der weißen Rasse gegenüber und rangiert sich, der wohlorganisierten und disziplinierten militärischen und wirtschaftlichen Kraft seiner sechzig Millionen Einwohner entsprechend, als dritte Weltgroßmacht hinter die Vereinigten Staaten und England in die vorderste Linie der führenden Weltmächte ein. Wenn Japan es auch zweifellos seiner Insellage verdankt, daß es bis auf einen groß angelegten Angriff durch Kublai Khan vor großen Invasionen und den damit verbundenen Zerstörungen und Rassenmischungen geschützt war, so ist doch der Hauptgrund dieses wunderbaren Aufstiegs seines Volkes, der keinen Vorgang in der Geschichte hat, in den Charaktereigenschaften zu suchen, dessen Spiegelbild in seiner Jahrtausende alten Geschichte gegeben wird.

Im ersten Jahrtausend seiner Zeitrechnung steht die Geschichtsschreibung Japans mit der Mythologie in so unmittelbarem Zusammenhang, daß wir die Grenzen nicht zu bestimmen vermögen. Jedenfalls läßt sich erkennen, daß auch im Anfang des Werdens der japanischen Nation die Tat steht. Die größte Tat! Das erste Ziel aller großen Staatsmänner aller Völker! Die gewaltsame Vereinigung sämtlicher japanischen Stämme durch einen Führer, den ersten Kaiser von Japan Jimmu Tenno. Er brachte damit seine Dynastie auf den Kaiserthron, den sie noch heute inne hat. Der Regierungsantritt Jimmu Tennos wird von den japanischen Chronisten auf das Jahr 660 vor Chr. festgelegt, das erste Jahr der japanischen Zeitrechnung. Jimmu Tenno legte den Grund dafür, daß das japa-

Digitized by Google

nische Kaiserreich in den 25 Jahrhunderten seines Bestehens stets seiner Volksstärke nach zu den großen Reichen der Erde gehört hat, und in dieser Beziehung den meisten in Europa sich bildenden großen Staaten gleich, wenn nicht über war. Er verteilte das Land unter seine Krieger, die er zu erblichen Beamten machte. So wurde von den frühesten Zeiten an der Kriegerstand der angesehenste und bevorzugteste. Aus ihm entwickelten sich die mächtigsten Geschlechter des Reiches, der hohe und der niedere Adel. Japan rechnete daher auch als Militärmacht in der Vorzeit und im Mittelalter zu den stärksten und militärisch tüchtigsten Völkern. In der Ausübung des Waffenhandwerks und der Seefahrt konnte es sich mit jedem Volke seiner Zeit messen, besonders hatte es ausgezeichnete Bogenschützen und vorzügliche Säbelfechter. Der Geist seiner Kriegerkaste, der Samurai, war seit den ältesten Zeiten durchdrungen von Vasallentreue und ehrgeizigem Soldatenstolz. Der Gedanke, sich dem Feind zu ergeben, blieb ihm fremd, stets wurde der Übergabe der Tod durch das eigene Schwert vorgezogen.

Ein äußerer Feind scheint in dem ersten Zeitabschnitt das japanische Volk nicht bedroht zu haben, aber auch Japan hatte keine politische Macht außerhalb seines Reiches. Das einzige Land, mit dem es in lockerer Verbindung stand, war Korea. Dieses Land bildete die Brücke, auf der chinesische Kultur, Schrift und Sprache sowie der Buddhismus nach Japan kamen. Dagegen erhielten ununterbrochene innere Kämpfe der Landesfürsten, deren jeder zur Wahrung seiner dynastischen Interessen eine eigene Kriegsmacht unterhielt, die kriegerische Kraft des Volkes, dessen Eroberungsinstinkte durch die Kämpfe gegen die nach Norden immer weiter zurückgedrängten Ainos wachgehalten wurden. Diese Ureinwohner des Landes sind bis auf wenige Tausende vernichtet worden, die heute auf der Insel Hokkaido (Jesso) ihr Leben in niedrigsten Kulturverhältnissen fristen.

Wie auch bei uns wechselten in Japan im Laufe des ersten Jahrtausends die Machtverhältnisse. Die kaiserliche Macht hing von den regierenden Kaisern ab. Kräftige und weise Fürsten hielten die Willkür der Vasallen nieder. Ehrgeizige Führer und mächtige Feudalherren nahmen dem Kaiser jegliche Autorität und ließen ihn, nach chinesischem Vorbild, die Rolle eines Halbgottes spielen, der nur ein Scheindasein als Oberhaupt des Reiches in göttlicher Verehrung führte. Patriarchalische Kaiserzeiten, Beamtenherrschaft und Kriegerherrschaft wechselten. Schon seit dem Jahre 858 n. Chr. führten die großen Geschlechter der Minamoto und Taira die Regierung des Landes vormundschaftlich für den Kaiser. Im Jahre 1185 n. Chr. vereinigte der Shogun (Oberster Befehlshaber der kaiserlichen Streitkräfte) Joritomo aus dem Hause der Minamoto die gesamte militärische und zivile Macht des Landes am Bakufu oder Shōgunat in seiner Hand. Von dieser Zeit an rangen die großen Feudalgeschlechter des Landes bis zur Wiederherstellung des Kaisertums im Jahre 1867 um die führende Machtstellung des Shogunats. Es folgten hintereinander in der Regierung die Familien der Minamoto, Ashikaga und Tokugawa. Die gestürzten Familien wurden vernichtet, die siegende Familie übernahm mit ihrem Anhang die großen Lehen des Reiches und die Herrschaft. In dieser Zeit wurden die großen Adelsgeschlechter (Daimio) mächtig, führten Kriege gegeneinander, das Feudalsystem gelangte zu höchster Blüte. Durch List und Gewalt, über Mord und Totschlag führte der Weg dieser Familien aufwärts zum Shogunat. Nur durch das Schwert, durch die Macht der Persönlichkeit und die Macht der regierenden Familie konnte diese Stellung gehalten werden. Sobald aber eine äußere Gefahr einen Teil der japanischen Inseln bedrohte, ist stets die gesamte Nation mit großer Kraft und Entschlossenheit dagegen aufgetreten. Ebenfalls hat sich das gesamte Volk der Japaner an den Kämpfen gegen Korea beteiligt und die nationalen Ziele Japans erkannt. Während dieser langen Periode der Shogunat-

Digitized by Google

regierung sind nur sehr wenige Kriege gegen äußere Feinde geführt worden. Nachweislich war der einzige großangelegte Angriff auf die japanischen Inseln im Jahre 1273 und 1280 durch Kublai Khan. Wahrscheinlich hatte er seinen Ursprung in der Seräuberei der Japaner, durch die die chinesischen und koreanischen Küsten schwer gebrandschatzt wurden. Nachdem die japanische Regierung die Gesandtschaften Kublais abgewiesen, beziehungsweise hingerichtet hatte, schiffte er im Jahre 1273 ein Heer von 40 000 Mann auf 900 Schiffen ein, das die Inseln Tschuschima und Ike eroberte und den Boden des altjapanischen Reiches bei Hakozaki (Fukuoka) auf der Insel Kiuschiu betrat. Durch den energischen Widerstand der Japaner zur Umkehr gezwungen, kehrte diese Expedition ergebnislos mit einem Verlust von 300 Schiffen und 20 000 Mann zurück. Kublai Khan wiederholte diesen Versuch nach dem Bericht von Marco Polo im Jahre 1280 nach siebenjähriger Vorbereitung mit einer Armada von 4500 Schiffen und 150 000 Mann, die wiederum auf Kiushiu, der südlichsten Hauptinsel von Japan, in Hakozaki und im Golf von Imari landeten. Aber auch dieser groß angelegte Angriff scheiterte an der Widerstandskraft der Verteidiger. Das Landungsheer wurde am 15. August 1280 während eines heftigen Taifuns geschlagen, während dieser Sturm gleichzeitig fast die gesamte Flotte vernichtete. 4000 Schiffe gingen verloren, und 130 000 Mann wurden getötet oder ertranken. Damit war der erste und bisher letzte große Eroberungsangriff von den Japanern zurückgeschlagen. Ihr Ruf als gefährlicher und furchtbarer Feind war im Osten auf lange Zeit gesichert. Erst 580 Jahre später hat wieder ein feindlicher Angriff auf japanische Küstenbefestigungen stattgefunden, diesmal aber nicht von asiatischen Eroberern, sondern von europäischen Mächten unter der Führung Englands zur Erzwingung ihrer Forderungen.

Aus der Geschichte Japans und Englands geht klar hervor, daß jeder Inselstaat durch das Meer vor feindlichen Invasionen bedeutend besser geschützt ist als ein Festlandsstaat. Die Aussichten eines erfolgreichen feindlichen Einfalls werden durch das Meer ganz erheblich herabgemindert. Die größten Eroberer aller Zeiten, Napoleon I. und Dschingis Khan, hätten mit Leichtigkeit ein kontinentales England und Japan überrannt, aber beide trauten sich nicht, diese Inselstaaten anzugreifen. Die große Sicherheit gegen Einfälle verdoppelt naturgemäß bei starken Völkern die eigene Offensivkraft nach außen. Das Bewußtsein, daß, wie immer die Würfel des Krieges fallen mögen, die Gefahr der Zerstörung der eigenen Heimat durch den Krieg gering ist, macht die großen Inselstaaten williger, Eroberungskriege zu führen, die ihrem Lande im schlimmsten Falle kaum Nachteile bringen können. So sehen wir England sich zum größten Kolonialstaat der Erde entwickeln und Japan zu großen Kriegszügen gegen Korea vorgehen.

Seit den frühesten Zeiten liegt tief in der Seele des japanischen Volkes die Sehnsucht nach Eroberung und Unterwerfung Koreas. Die nachbarliche Lage Koreas, das in der Hand einer Großmacht durch Beherrschung des Gelben Meeres und der Straße von Tsuschima Japan gefährdete und die von jeher eine Rivalität Chinas und Japans in Korea erzeugte, hat diese Idee genährt. Sie hat in den japanischen Führern dieselben Gefühle erweckt, wie die englischen Staatsmänner sie gegen Belgien und Irland hegen. Auf der ganzen Erde sind ja stets die strategisch wichtigen Länder und Ländchen zu Brennpunkten der Politik geworden, auf die bisher nur der fundamentale Grundsatz der Politik: „Macht geht vor Recht“ in allen für die Diplomatie gangbaren Formen angewendet wurde. Die Geschichte von Irland, Ägypten, Konstantinopel, Belgien, Marokko, Kuba, Panama und Korea sind politisch lehrreiche historische Beispiele. — Schon in den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung von 249 n. Chr. bis 660 n. Chr. geht eine lange Folge japanischer Unternehmungen, in denen hauptsächlich eine japanische Kaiserin

Digitized by Google

Jingo eine Rolle spielte, über die Straße von Tsuschima. Zum Teil waren diese Züge erfolgreich, wirkten in der Phantasie des Volkes noch lange nach, endeten aber nicht mit der dauernden Besetzung, sondern Korea blieb in einem losen Vasallenverhältnis zu China, mit jährlichen geringen Tributzahlungen. Im Jahre 1592 verzeichnet die japanische Geschichte einen groß angelegten Eroberungszug gegen Korea. Hideyoshi, der damalige Diktator Japans, ließ ein Heer von 300 000 Mann nach Korea übersetzen, das mit großer Grausamkeit in kurzer Zeit das ganze Land eroberte. Das friedliche, schwache Volk der Koreaner hatte aber in dieser Zeit einen genialen, tapferen Admiral, dessen außergewöhnliche Führertalente Korea vor der vollkommenen Unterwerfung rettete, sowie Japan die harte Lehre gab, daß bei Kriegen über See die Seeherrschaft die ausschlaggebende Rolle spielt. Der koreanische Admiral Yi-sun hatte durch den Bau eines gepanzerten Schiffes eine materielle Überlegenheit über die japanische Flotte erreicht. Als ausgezeichneter Stratege übersah er die Maßnahmen des Gegners und schlug die feindlichen Geschwader durch seine in schärfster Offensive bestehende Taktik. Da er den für das japanische Landheer notwendigen Nachschub durch Abfangen der Transportflotten unterband, zwang er den siegreichen japanischen Feldherrn Konishi nach einem Jahre, Korea mit seinem Heere zu verlassen. Nach langen Vorbereitungen und Verhandlungen unternahm Hideyoshi im Jahre 1596 seinen zweiten Eroberungszug, bei dem aber die Koreaner und Chinesen, besser vorbereitet, der japanischen Armee einen starken Widerstand entgegensetzten. Auch dieser zweite Feldzug mußte im Jahre 1597 abgebrochen werden, da Ji-sun mit seiner Flotte die See beherrschte. Der Tod Hideyoshis brach diese Folge der Eroberungszüge ab, nach denen Korea in seinem alten tributpflichtigen Verhältnis zu China blieb.

Wenige Jahre nach diesem Kriege begann im Jahre 1602 mit Iyeyasu das Shogunat der Tokugawa-Dynastie, deren größte und kräftigste Vertreter Iyeyasu, Hidetada und Iyemitsu, Japan gegen die Außenwelt abschlossen und so für zweieinhalb Jahrhunderte weitere Unternehmungen gegen Korea verhinderten. Der innere Grund, durch den die Shogune sich im Interesse der Ruhe und Sicherheit des Landes gezwungen fühlten, Japan gegen die Außenwelt abzusperren, war die Verbreitung des Christentums. Wie einst die Kaiser im alten Rom, so haben auch diese großen Shogune aus politischen Gründen das Christentum verfolgt und seine Verbreitung mit drakonischen Mitteln verhindert. Durch die Lehren der Missionare waren innere Unruhen und Zwiespalt im Volke und unter den Fürsten erzeugt worden. Die Regierung sah sich daher veranlaßt, die Missionare zu vertreiben, die Lehre des Christentums zu verbieten und seine Ausrottung mit den härtesten Mitteln bis zur Kreuzigung durchzuführen. Um auch das Eindringen irgendwelcher Ideen aus dem Auslande zu verhindern, wurden die europäischen Kaufleute, bis auf wenige Holländer auf der Insel Deshima im Hafen von Nagasaki, vertrieben, und den Japanern der Bau von großen Seeschiffen sowie das Verlassen des Landes bei Todesstrafe verboten. Da das Land sich selbst ernähren und ausrüsten konnte — Japan hatte damals etwa 20 Millionen Einwohner —, so blieb das Volk in dem Glauben, daß es nichts durch den Verkehr mit dem Auslande gewinnen konnte. Unter der starken Regierung des Tokugawa-Shogunats verlebte das Volk in disziplinierten, konservativen Verhältnissen und scharf abgegrenzten Kasten eine selbstzufriedene Zeit. Indem das Shogunat so jede Verbindung Japans mit den übrigen Ländern der Erde abschnitt, unterband es jedoch seinem Volke die freie Weiterentwicklung und Entfaltung in einer Periode, in der die europäischen Völker große Fortschritte auf allen Gebieten des Friedens und des Krieges machten. Diese Blockade des eigenen Landes schadete den wahren Interessen des Volkes hauptsächlich dadurch, daß ihm die freie Ausbreitung über die Inseln des

Digitized by Google

Großen Ozeans unmöglich gemacht wurde. Während in diesem Zeitraum die großen Kolonialmächte die Erde verteilt haben, hat Japan die Zeit versäumt, seine eigenen großen Volkskräfte zu seiner natürlichen Machtentfaltung auszunutzen. Hauptsächlich hat der Schiffbau der abendländischen Völker in dieser Zeit außerordentliche Fortschritte gemacht und damit einen Teil der natürlichen Hindernisse überwunden, welche das weite Meer den erobernden Völkern in alten Zeiten entgegensetzte. Diese unangenehme Erfahrung machte die Regierung Japans im Jahre 1853, als ein Geschwader der Vereinigten Staaten unter Kommodore Perry vor der Hauptstadt des Shogun in der Bucht von Tokio ankerte und seinen Forderungen mit einigen Kriegsschiffen, die aber den abendländischen Fortschritt von 250 Jahren darstellten, Nachdruck verlieh. Noch klarer wurde der japanischen Regierung die eigene Schwäche und Verwundbarkeit ihres Inselstaates durch die Beschießung von Shimonoseki und Kagoshima im Jahre 1853, die ihr die große Überlegenheit und Wirkung der Geschütze der europäischen Kriegsschiffe gegenüber den Küstenbatterien zeigte. — Während nun das Shogunat, in der richtigen Erkennung der augenblicklichen Schwäche seines Landes, Verträge mit den fremden Mächten abschloß, benutzte die Anhängerschaft des Kaisers die fremdenfeindliche Stimmung des Volkes, um das Shogunat zu stürzen und die kaiserliche Regierung wiederherzustellen. Mit den Truppen der dem Kaiser ergebenen und mit dem Shogun rivalisierenden südlichen Fürsten wurde der letzte schwache Shogun, der Bürgerkrieg und Blutvergießen vermeiden wollte, gestürzt. Am 7. Dezember 1867 wurde die Wiedereinsetzung der Kaisergewalt verkündet. Der kaiserliche Befehl lautete: „Von heute an werden alle Regierungsangelegenheiten, große und kleine, vom Tenshi (Kaiser) geleitet. Das ganze Volk soll es wissen."

Mit der Öffnung des Landes und der Wiederherstellung der kaiserlichen Gewalt haben die Japaner in den folgenden Jahrzehnten ihren gesamten Staatsapparat zentralisiert und ihr staatliches und wirtschaftliches Leben auf neuzeitige europäische Grundlagen gestellt. Gleichzeitig nahmen sie ihre einstigen Eroberungsversuche wieder auf durch erfolgreiche Besetzung von Ländergebieten (Korea und Formosa), die ihrer Größe und Ausdehnung nach dem altjapanischen Reiche fast gleich sind. Daß Japan diese gewaltige Arbeit der Umstellung des ganzen Staates und des durch zweieinhalb Jahrhunderte abgeschlossenen Volkes in so überraschend kurzer Zeit fertiggebracht hat, ist ein Zeichen der großen in der japanischen Nation und seinen Führern steckenden gesunden Kraft. Sehr geholfen hat dabei die seit Jahrtausenden, trotz des Shogunats, anerzogene große Treue des gesamten Volkes zum Kaiser, der Spitze der Regierung. Manche Hemmung fiel dadurch weg. Die einzelnen kleinen Unruhen, die solche großen Umänderungen althergebrachter Einrichtungen und Verhältnisse naturgemäß mit sich bringen mußten, wurden dadurch für den Staat ungefährlich. Zweifellos haben aber auch die japanischen Staatsmänner die Vorteile der glücklichen geographischen Lage und die für Japan in diesen Jahrzehnten besonders günstigen außenpolitischen Verhältnisse gut ausgenützt. Nachdem Regierung und Volk während der militärischen Schwäche des Landes die allen schwachen Staaten drohende Unterwerfung unter die Forderungen der Großmächte als Erniedrigung und Angriff auf die Ehre der Nation bitter empfunden hatten, legten sie nun ihr Hauptinteresse in die Entwickelung der Machtmittel, eines tüchtigen Heeres und einer neuzeitigen Marine. Den besten Vorbildern der Welt, der preußischen Armee und der englischen Marine, folgend, nahm die Staatsleitung von diesen tüchtige Lehrer und Erzieher an, mit deren Hilfe sie in wenigen Jahrzehnten eine erstklassige Wehrmacht aufbaute.

Auch hier im Fernen Osten bestätigte es sich, daß die in einem Volke ruhenden nationalen Tendenzen bis zu ihrer Auswirkung bestehen bleiben. Im Gefühl seiner

Digitized by Google

schnell wachsenden Stärke sehen wir Japan zuerst den in der Überlieferung des Volkes schlummernden Gedanken der Eroberung Koreas wieder aufnehmen. Korea stand immer noch im Abhängigkeitsverhältnis zu China, das seine Hoheitsrechte in milder Form ausübte. Einen willkommenen Anlaß zum Eingreifen in die koreanischen Verhältnisse boten die im Jahre 1882 und 1884 ausgebrochenen Unruhen in Söul, die teilweise gegen die den Koreanern verhaßten Japaner gerichtet waren. Beide Staaten, Japan und China, sandten Truppen zum Schutz ihrer in Korea wohnenden Untertanen. Die darauf folgenden Verhandlungen führten im April 1885 zum Vertrage von Tientsin. In diesem wurde die Gleichstellung beider Staaten im Kaiserreich Korea gesichert. Es wurde festgesetzt, daß sich die beiderseitigen Truppen innerhalb vier Monate nach Unterzeichnung des Vertrages zurückziehen sollten. Sobald Unruhen ernster Art in Korea entstünden, die es für beide Mächte oder eine notwendig machten, Truppen dorthin zu senden, sollte diese Macht der anderen eine schriftliche Mitteilung darüber zugehen lassen und nach Beilegung der Angelegenheit ihre Truppen zurückziehen. Im Jahre 1894 brach in Korea ein neuer Aufstand aus, und der Kaiser wandte sich, um Hilfe bittend, an China. China entsandte Truppen und teilte dies der japanischen Regierung mit. Hierauf besetzten trotz des Vertrages von Tientsin japanische Truppen Söul. Japan forderte gleichzeitig durch ein Ultimatum von Korea, das Zurückziehen der chinesischen Truppen zu veranlassen. Die darauf erfolgende unbefriedigende Antwort genügte Japan, sich der Person des Kaisers von Korea zu bemächtigen und eine neue Regierung einzusetzen, mit der ein Vertrag abgeschlossen wurde, durch den die Vertreibung der chinesischen Truppen aus Korea veranlaßt werden sollte. Dieses offensive Vorgehen, das den japanisch-chinesischen Krieg bewirkte, war hauptsächlich auf innere Unruhen in Japan zurückzuführen, für die die japanische Regierung eine Ablenkung nach außen suchte. Sie fand sie mit großem Erfolg in dem volkstümlichen Krieg mit China, dessen schnelle und außerordentlich glückliche Durchführung die große Überlegenheit Japans und die vollkommene militärische Schwäche Chinas zeigte. Durch den Friedensvertrag von Schimonoseki, der diesen Krieg am 17. April 1895 beendete, erhielt Japan von China die Anerkennung der vollständigen Unabhängigkeit des Kaiserreichs Korea, die Abtretung der Halbinsel Liautung, der Insel Formosa, der Pescadores-Gruppe, sowie 200 Millionen Taels, in sechs Jahren zahlbar. Als Garantie für die Erfüllung des Vertrages erklärte sich China mit der zeitweiligen Besetzung von Wei-hai-wei durch japanische Truppen einverstanden. Japan hatte also durch diesen Vertrag, außer dem wirtschaftlich und strategisch sehr wertvollen Zuwachs an Inselgebiet, durch den es sein Reich mit der Insel Formosa und der Pescadores-Gruppe nach Südwesten bis in die Nähe von Hongkong vergrößerte, auch eine Festlandsstellung gewonnen. Durch die günstige Lage dieses Brückenkopfes auf dem Festlande erhielt es die Herrschaft über Nordchina, denn Port Arthur und Talienwan (Dalny, Dairen) liegen kaum 300 km von Taku entfernt, so daß Peking von dort in wenigen Tagen zu erreichen ist. Weiter vergrößerte sich der japanische Einfluß auf Korea, da die Grenze dieses neu erworbenen Gebiets am Jalu an die koreanische Grenze stieß. China war zwar aus allen koreanischen Angelegenheiten herausgedrängt, Japan hatte aber gleichzeitig in Korea nach diesem Kriege, statt des rivalisierenden China, als scharfen Nebenbuhler den größten Festlandsstaat, das bis dahin in Asien unbesiegbare russische Reich, eingetauscht.

Rußland hatte sofort die große Gefahr erkannt, die in dem durch diesen Frieden so gewaltigen Anwachsen des japanischen Einflusses auf China und Korea lag. Infolgedessen änderte es, mit Deutschland und Frankreich zusammengehend, den Friedensvertrag von Schimonoseki in der Weise um, daß Japan aus der

Digitized by Google

Mandschurei hinausgedrängt wurde, weder die Halbinsel Liautung erhielt, noch sonst irgendeinen Punkt am Festlande. Als Ersatz wurden ihm dreißig Millionen Taels zugesprochen. Drei Monate nach der letzten Ratenzahlung sollte Wei-hai-wei geräumt werden. Unter den vielen Kurzsichtigkeiten und Torheiten, die die deutsche Außenpolitik in den letzten Jahrzehnten beging, war dieses Zusammengehen mit Rußland und Frankreich gegen Japan zweifellos eine der größten und unnötigsten, die zum Nachteile beider Völker ausfiel. Sie wurde ein Grund mit, der Japan im Weltkriege zum Mitkämpfer an der Seite seines größten Nebenbuhlers im Großen Ozean machte.

Während Japan durch diese gewaltsame Umänderung seines Vertrages das eroberte Festlandsgebiet wieder verlor, hoffte es, jedenfalls Korea von sich abhängig machen zu können. Aber auch hier arbeitete ihm Rußland fortgesetzt entgegen. In der richtigen Erkenntnis der durch den Krieg so sehr veränderten Machtverhältnisse in Ostasien ging in den folgenden Jahren Rußland zur Befestigung und Abrundung seiner Stellung in Ostasien vor. Die schnell aufeinanderfolgenden großen Erfolge der damaligen Zeit zeugen am besten davon, welchen gewaltigen Einfluß es auf China ausüben konnte. Es kam ihm hauptsächlich darauf an, eine militärische Stellung in Nordchina und am Golf von Petchili zu haben und seine sibirisch-mandschurische Bahn auf dem kürzesten Wege zu einem eisfreien Hafen zu führen. Alles dies erreichte es im Vertrage von Peking am 27. März 1898, auf Grund dessen es am 28. März 1898 Port Arthur besetzte und die Halbinsel Liautung auf 25 Jahre gepachtet erhielt.

In Korea hatte Japan die einflußreichsten Beamten durch solche Koreaner ersetzt, die nur für Japan arbeiteten. Dem Kaiser war dadurch jeder japanfeindliche Einfluß genommen worden. Das bedeutendste Hindernis für die Tätigkeit der Japaner in Korea war aber die Kaiserin. Diese wurde deshalb am 8. Oktober 1895 im Palast ermordet. Der Versuch, sich des Kaisers zu bemächtigen, mißlang; er flüchtete sich, um der fortwährenden Bedrohung durch die Japaner zu entgehen, in die russische Gesandtschaft. In den nun folgenden Verhandlungen zwischen Rußland und Japan, die nach Organisierung der koreanischen Finanzen und Truppen durch Rußland im Vertrage von Tokio am 25. April 1898 zum Abschlusse kamen, wurde die gänzliche Unabhängigkeit und Selbständigkeit des koreanischen Reiches von beiden Staaten anerkannt mit der Verpflichtung, sich jeder Einmischung in die inneren Angelegenheiten des Landes zu enthalten. Falls Korea den Rat und die Unterstützung einer der beiden Mächte nachsuchen sollte, verpflichteten sie sich, keine Maßnahmen zu treffen, ohne zuvor darüber zu einem gegenseitigen Einverständnis gelangt zu sein. Japan hatte also hierdurch auch die letzten Vorteile, die es durch seinen Krieg mit China Korea gegenüber zu erlangen hoffte, vorläufig wieder eingebüßt. — Diese russische Vorwärtsbewegung erlitt auch durch den Boxeraufstand im Jahre 1900 durchaus keinen Aufschub, sondern wurde im Gegenteil durch ihn beschleunigt, da er Rußland eine gute Gelegenheit gab, seine militärischen Organisationen und sein Eisenbahnsystem im großen Stile auszubauen. Sie fand durch die Errichtung der Statthalterschaft des Fernen Ostens im Oktober 1903 ihren Abschluß. Der Statthalter erhielt königliche Gewalt über die Mandschurei und die russischen Gebiete im Fernen Osten. Er vereinigte in seiner Hand die gesamte militärische und zivile Macht und war mit der Leitung der diplomatischen Beziehungen mit den Nachbarstaaten beauftragt. Durch dieses äußere Zeichen der Einverleibung der Mandschurei in die übrigen Besitzungen Rußlands in Ostasien wurde die öffentliche Meinung in Japan so sehr erregt, daß auf beiden Seiten sehr emsig an den Kriegsvorbereitungen gearbeitet wurde. Die japanische Regierung war der Ansicht, daß der erste Schritt Rußlands nach der

Digitized by Google

zum dauernden Zustand gewordenen Besetzung der Mandschurei ein Versuch sein werde, Korea zu besetzen, daß dieser Schritt aber von Japan nicht geduldet werden könnte, ein Krieg daher unvermeidlich sei. — Seit der Veröffentlichung des am 30. Januar 1902 zwischen Japan und England geschlossenen Vertrages war die Tonart der japanischen Diplomatie gegen Rußland zusehends offensiver geworden. Dieser Vertrag, dessen Abschluß wohl als der folgenschwerste Schritt bezeichnet werden kann, den Japan in seinen äußeren Angelegenheiten bis dahin getan hatte, ließ seinem Inhalt nach keinen Zweifel, daß er nur gegen Rußland gerichtet war. Diese Handlungsweise Englands lernt man verstehen, wenn man die Geschichte der vorhergehenden Jahrzehnte der Rivalität zwischen Rußland und England in Asien verfolgt. Denn während England in Ostasien die Vorherrschaft seit seinem ersten Auftreten gehabt hatte, gelang es Rußland, diesen Rivalen auf dem Festlande Schritt für Schritt zurückzudrängen. Zum Teil waren ja auch die Erfolge Rußlands gegen Japan Mißerfolge Englands, das seine diplomatische Kraft zugunsten Japans eingesetzt hatte. Zweifellos wurde die durch das ruhige und sichere Fortschreiten Rußlands sehr geschwächte diplomatische Kraft Englands und Japans durch diesen Vertrag sehr gestärkt. Rußlands Gegenzug, den französisch-russischen Vertrag auf Ostasien auszudehnen, hatte bei der geringen Stärke der französischen Flotte keine Wirkung. — England hat auch hier im Fernen Osten mit Abschluß dieses Vertrages, wie vor dem Weltkriege mit seiner Einkreisung Deutschlands, die Einleitung und Vorarbeit zum Kriege mit kaltblütiger Überlegung durchgeführt und seinen Verbündeten den Rücken so weit gestärkt, daß diese das Risiko eines großen Kriegs auf sich nahmen. Eine schwere moralische Schuld an beiden Kriegen trägt England. Japan konnte jetzt mit großer Sicherheit damit rechnen, im kommenden Kriege nur gegen Rußland kämpfen zu müssen und den Kredit des reichen England zur Verfügung zu haben. Da Japan weiter im Jahre 1903 sein Flottenprogramm durchgeführt hatte, nützte es im Gefühl seiner augenblicklichen Stärke diesen für ihn günstigen Augenblick aus und stellte an Rußland die Forderung, daß es Korea als außerhalb seiner rechtmäßigen Einflußsphäre liegend erklären sollte. Da die Verhandlungen über diese Forderung von Rußland hingezogen wurden, brach Japan am 6. Februar 1904 plötzlich die diplomatischen Beziehungen zu Rußland ab und griff, wie schon im chinesischen Krieg, vor der Kriegserklärung, am 8. Februar 1904 die russischen Seestreitkräfte auf der Reede von Port Arthur und Chemulpo mit Erfolg an. Die sofort einsetzende Arbeit der englischen alliierten Weltpresse sorgte dafür, daß trotz des plötzlichen Abbruchs der Verhandlungen ohne jeden weiteren Vermittlungsversuch, trotz des ohne Kriegserklärung mit einem Überfall begonnenen Krieges und trotz des sofort besetzten „armen Kaiserreichs Korea", das, wie das „arme Belgien", Objekt des Krieges wurde, die Sympathien der Völker für Japan erhalten blieben. In der englischen Kriegsgeschichte hat man ja auch stets den noch schamloseren Überfall auf die freien Burenstaaten und den Überfall auf die dänische Flotte vor Kopenhagen als gerechte und ruhmreiche Maßnahme der Selbstverteidigung hingestellt. — Die geschichtlichen Tatsachen reizen zu einem Vergleich mit dem Wirken der englischen Lügenpresse hinsichtlich des durch die russische Gesamtmobilmachung Deutschland aufgezwungenen Kriegsbeginns und des deutschen Durchmarsches durch Belgien. Leider geben diese Zeilen keinen Raum, diesen für Deutschland so günstigen Vergleich weiter durchzuführen. Jedenfalls blieb in diesem Kriege der Erfolg bis zum Schlusse auf seiten Japans, und so zeigte sich wiederum, daß der Enderfolg allein in der Geschichte der Völker die angewandten Mittel rechtfertigt. In einer ununterbrochenen Folge von glänzenden Land- und Seesiegen wurde Rußlands Macht in Ostasien gebrochen, trotz seiner großen Überlegenheit an Zahl; das Stärkeverhältnis war noch

Digitized by Google

nicht 5 : 3. Die bessere Führung, der Geist und die gute Ausbildung der japanischen Truppen siegten. Korea und die Mandschurei wurden von der japanischen Armee besetzt, die vollkommene Seeherrschaft in den ostasiatischen Meeren von der Flotte errungen. Rußland mußte, durch innere Unruhen gezwungen, nach achtzehnmonatigem Ringen den Friedensvertrag von Portsmouth unterzeichnen, in dem es ausdrücklich Korea als japanische Einflußsphäre in militärischer, politischer und wirtschaftlicher Beziehung anerkannte. Weiter mußte Rußland die Mandschurei räumen und seine Rechte im Pachtgebiet der Halbinsel Liautung auf Japan übertragen. Die südliche Hälfte der russischen Insel Sachalin wurde von Rußland an Japan abgetreten. Eine Kriegsentschädigung brauchte Rußland nicht zu zahlen. Die Bündnisfähigkeit Rußlands in Europa hätte zu sehr darunter gelitten, auch die Großkapitalisten in Paris und London, die Drahtzieher auch in diesem Kriege, wären zu kurz dabei gekommen. Japan hatte in diesem Kriege Korea und China gegenüber alles erreicht, was ihm durch die Umänderung des Vertrages von Schimonoseki verlorengegangen war. In der richtigen Erkenntnis, daß nur ein gut ausgebautes Eisenbahnsystem seine Festlandstellung in Korea und der Mandschurei sichern konnte, baute es die mandschurischen und koreanischen Bahnen aus, so daß in wenigen Jahren die Verbindung von Fusan, dem Japan nächstgelegenen koreanischen Hafen, an der Straße von Tsushima, mit Söul, der Hauptstadt Koreas, Antung am Jalu-Fluß, der koreanisch-chinesischen Grenze, Charbin und Port Arthur in der Mandschurei fertiggestellt wurden. — Im Jahre 1910, fünfzehn Jahre, nachdem es Korea von der Oberhoheit Chinas gelöst hatte, tat Japan hier seinen letzten Schritt und erklärte, am Ziele angelangt, das Kaiserreich Korea als Bestandteil seines Reiches zur japanischen Provinz. Als Begründung dieses Schrittes benutzte es dieselbe Formel, mit der England Ägypten, Indien usw. unter seiner Herrschaft hält: Das koreanische Volk sei vollkommen unfähig, sich selbst zu regieren. Die Zukunft wird zeigen, ob Japan auch die geistige Kraft hat, sich dieses Volk dauernd anzugliedern. Wahrscheinlich hat es sich in Korea ein japanisches Irland geschaffen.

Daß keine Großmacht gegen diese Einverleibung des Jahrtausende alten Kaiserreiches Korea, dessen Volk eine eigene, abgeschlossene Rasse und Kultur unter den ostasiatischen Völkern darstellt, Einspruch erhob, zeigte, wie hoch die japanische Großmacht und Kriegsmacht eingeschätzt wurde. Japan konnte trotz der großen Interessen, die die Vereinigten Staaten in Korea haben, ungehindert die Einverleibung durchführen. Den weiteren Vormarsch auf dem Festlande Asiens mit dem Ziele, China unter seinen alleinigen Einfluß zu bringen, konnte Japan vorerst ohne große Hemmnisse diplomatisch fortsetzen. Der im Jahre 1914 ausbrechende Weltkrieg brachte ihm eine weitere Zeit glücklicher politischer Konjunktur. Daß es diese ausnutzte, war natürlich, ob es sie richtig ausgenutzt hat, ist zweifelhaft. Denn in den letzten Jahrzehnten hatte sich ein neuer großer Rivale mit erstaunlicher Schnelligkeit über die strategisch wichtigsten Inselgruppen des Großen Ozeans ausgedehnt und begann, seine natürliche Stärke, die der japanischen weit überlegen ist, militärisch auszubauen. Im Jahre 1898 hatten die Vereinigten Staaten die Inselgruppe Hawaii besetzt und so ihren ersten Posten gegen Japan vorgeschoben. Das japanische Volk und die Presse hatten diese Annexion schon mit großer Beunruhigung aufgenommen. Der strategische Wert dieser Inselgruppe macht sie im Besitz einer Großmacht, dessen Küsten am Großen Ozean liegen, für Japan, trotz der großen Entfernung, gefährlich. Man hatte sie wohl auch als einen sicheren zukünftigen Besitz Großjapans angesehen.

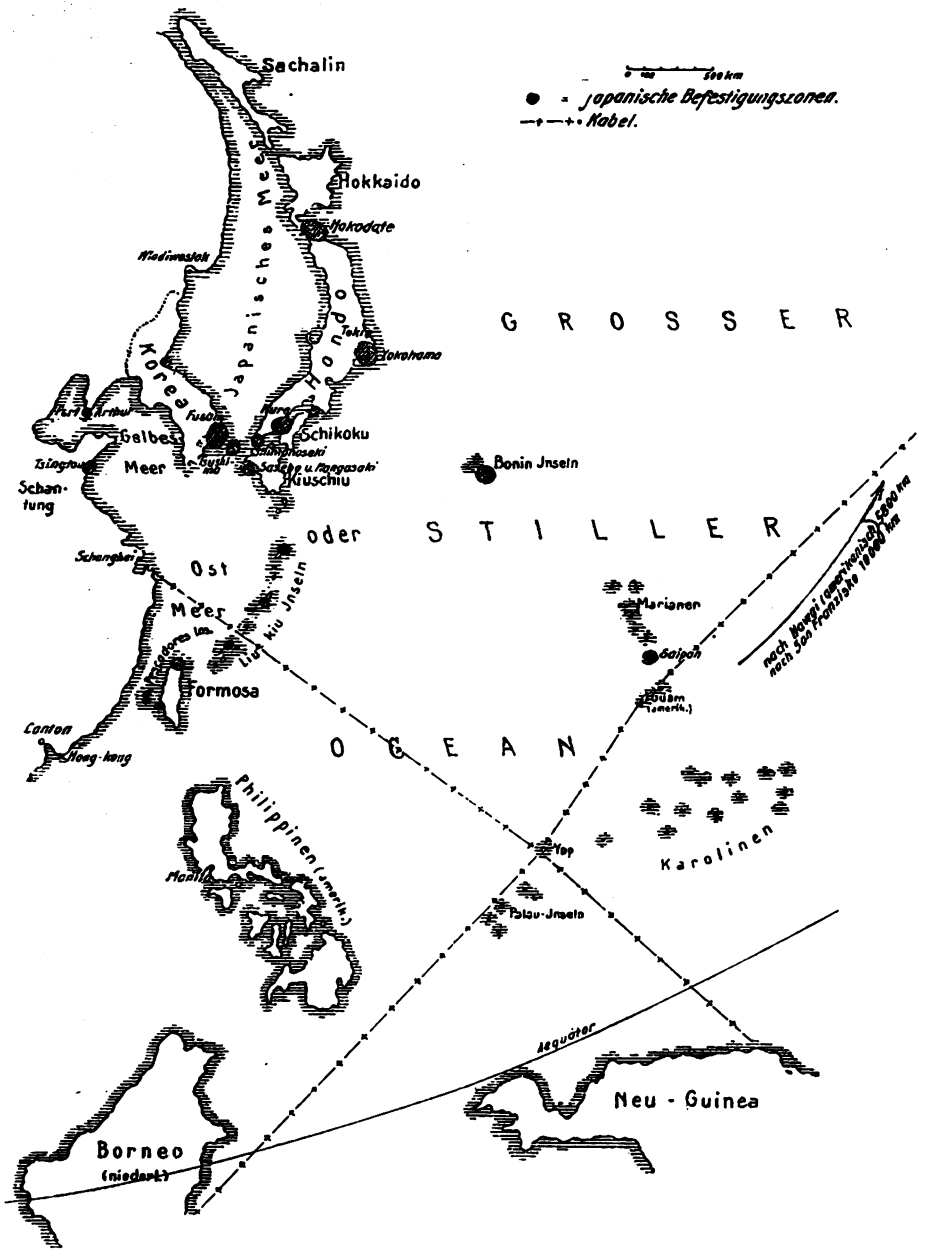
Die alte Freundschaft und das große Vertrauen des japanischen Volkes zu den Vereinigten Staaten ging bald darauf vollkommen verloren. Im Frühjahr 1899,

Digitized by Google

nach dem spanisch-amerikanischen Kriege, besetzten die Vereinigten Staaten die gesamte Inselgruppe der Philippinen und die Insel Guam. Diese Umklammerung Japans, die seine weitere Ausdehnung nach Südwesten verhinderte, gab den Vereinigten Staaten eine bedrohlich nahe Flankenstellung und begann, die Beziehungen der beiden Völker schwer zu belasten. Um den hierdurch entstandenen Bruch dauernd zu erhalten und zu verschärfen, wurde im Jahre 1900 in den pazifischen Staaten der Union, insbesondere in Kalifornien, die Rassenfrage brennend. Der Kampf gegen die japanischen Einwanderer nahm in den nächsten Jahrzehnten sehr scharfe Formen an. Seit dem Jahre 1905, in dem der Senat wie auch das Abgeordnetenhaus des Staates Kalifornien die ungehemmte Einwanderung der Japaner als eine Bedrohung des Staates bezeichnete und der Erziehungsausschuß von San Francisco 1905 die japanischen Kinder von den Schulen ausschloß, hat der Notenwechsel zwischen beiden Ländern in dieser Frage nicht aufgehört und zu keiner beiderseitigen Befriedigung geführt. Die großen Unterschiede in dem Charakter, der Erziehung, den Sitten, den Bedürfnissen und der Gedankenwelt, die zwischen der an den Küsten des Stillen Ozeans wohnenden kaukasischen Rasse und der mongolisch-japanischen Rasse bestehen, sind unüberbrückbar. Infolgedessen wird diese Einwandererfrage eine dauernde, tiefe Kluft zwischen Japan und den Vereinigten Staaten bilden, die kein Gesetz in den Vereinigten Staaten und kein Vertrag beseitigen kann. Die Japaner werden niemals, trotz der außergewöhnlich scharfen Sondergesetze, die sie in ihrem eigenen Lande gegen die Fremden, besonders gegen die Einwanderung von Chinesen und selbst Koreanern haben, zugeben, daß dieselbe Behandlung von einem anderen Volke auf sie angewandt wird. Besonders hat die Presse beider Länder die schnell wachsende gegenseitige Abneigung und den Argwohn beider Völker durch dauernde Verhetzung sehr gefördert, und sowohl in der Einwanderungsfrage wie auch in der Machtentwicklung beider Länder im Großen Ozean reichlichen Stoff gefunden. Hauptsächlich wurde dem geschäftstüchtigen Volk der Vereinigten Staaten der stark wachsende Wettbewerb Japans in China von Jahr zu Jahr unbequemer.

China ist auch heute noch machtlos und nicht imstande, sein Eigentum zu schützen. Die ihm gebliebene Einheit und Freiheit seiner augenblicklichen Existenz hängt mehr oder weniger von dem Neid der Großmächte untereinander ab. Als gelehriger Schüler der Angelsachsen glaubte Japan in China und den deutschen Kolonien mit wenig Risiko ein gutes Geschäft zu machen, wenn es sich an dem Raubzug gegen Deutschland auf der Seite seiner beiden großen Rivalen im Großen Ozean beteiligte. Es trat daher am 23. August 1914 in den Krieg ein. Durch den Vertrag mit England hatte es nur die Pflicht, die Waffen gegen Deutschland zu ergreifen bei einem von Deutschland herausgeforderten Angriff gegen England. Diese Pflicht bestand nicht, aber England hatte im Jahre 1911 bei Erneuerung des Vertrages im Falle eines Krieges gegen Deutschland Japan die deutschen Besitzungen und Kabel im Großen Ozean nördlich vom Äquator versprochen. Von einer Bündnistreue gegen England kann man also hier nicht sprechen, wohl aber von einem Überfall auf das gegen die Großmächte der Erde um sein Dasein schwer ringende Deutschland. Die Eroberung und Besetzung der verlorenen deutschen Posten im Großen Ozean sind kein Ruhmesblatt in der Geschichte Japans. Japan nutzte aber weiter den Weltkrieg dazu aus, sich in China Vorteile zu verschaffen. Im Jahre 1915 sandte es an China eine Note, die in ihren 21 Punkten einen bedeutend stärkeren Angriff auf die chinesische Souveränität und Unabhängigkeit darstellte, als das österreichische Ultimatum im Juli 1914 Serbien zumutete. Dieses Ultimatum enthielt u. a. Forderungen, die die Provinz Fukien von der Küste bis zum mittleren Yangtse zur japanischen Provinz gemacht und ganz China unter die

Digitized by Google



Japans befestigte Punkte im Stillen Ozean.

Aufsicht von japanischen Kontrolleuren und Instrukteuren gebracht hätte. Außerdem verlangte Japan die Anerkennung einer gewissen Protektorstellung Japans über China, wie sie die Vereinigten Staaten in der Monroe-Doktrin über ganz Amerika beanspruchen, indem es China verpflichtete, keinen Hafen und keine Bucht an der chinesischen Küste einer dritten Macht abzutreten. In den Verhandlungen

Digitized by Google

wurde der größere Teil dieser Forderungen im Vertrage von Peking 1915 von China bewilligt, ein Teil mit der Begründung, daß er sowohl die Souveränität Chinas als auch die Vertragsrechte und den Grundsatz der Gleichheit der übrigen Mächte berühre, zurückgewiesen. Kurz darauf schloß Japan mit China ein Militärabkommen, in dem die Zusammenarbeit der japanisch-chinesischen Land- und Seestreitkräfte für die Dauer des Krieges festgelegt wurde, mit der Wirkung, daß es seine Truppen, die es zur Verteidigung Chinas dorthin entsandt hatte, heute noch nicht zurückgezogen hat. Daß Japan freiwillig den Grundsatz der Gleichheit der internationalen Interessen in China zugeben wird, ist bei seiner geographischen Lage zu China und der Politik, die es seit dem chinesischen Krieg verfolgt hat, nicht anzunehmen. Da aber besonders das Volk und die Regierung der Vereinigten Staaten ein starkes wirtschaftliches Interesse an China haben, wird diese Entwicklung die vorhandene Spannung weiter vergrößern.

In dem Versailler Vertrage erhielt Japan das deutsche Pachtgebiet von Kiautschou mit allen Rechten, Ansprüchen und Vorrechten, die Deutschland auf Grund des Vertrages vom 8. März 1898 von China in der Provinz Schantung erworben hatte. Die deutschen Eisenbahnen, Staatskabel und das Staatseigentum gingen frei von allen Lasten in den Besitz Japans über. Weiter erhielt Japan das Mandat über die deutschen Inselgruppen der Karolinen, Marianen, Marshall- und Palau-Inseln und die deutschen Südseekabel. Dem unbefangenen Geschichtsforscher späterer Zeiten werden Lüge, Raub und Haß als die Grundlagen der heutigen Politik der christlichen Großmächte und ihrer Vasallen erscheinen. Durch das Eintreten Japans in den Weltkrieg gegen Deutschland, durch das Auftreten seiner Vertreter in Versailles und bei den Konferenzen, durch die Art, wie es die deutschen Gefangenen und das deutsche Privatvermögen behandelte, hat Japan davon Zeugnis abgelegt, wie gründlich es bei England in die Lehre gegangen ist, und wie wenig seine politische Leitung nach seiner im Bushido niedergelegten Morallehre gehandelt hat. Wie einst nach dem Frieden von Schimonoseki sollte aber Japan auch nach dem Weltkriege nicht im ruhigen Besitze seiner gegen Deutschland und China erlangten Vorteile bleiben. Der vierjährige Krieg Deutschlands gegen die ganze Welt brachte nicht nur den Zusammenbruch der deutschen Seemachtstellung in der Nordsee, sondern hatte auch den Vereinigten Staaten genügend Zeit und Gelegenheit gegeben, sich eine große Kriegsmacht zur See und auf dem Lande zu schaffen. Eine neue Epoche der Kräfteverteilung der Seestreitkräfte der Vereinigten Staaten und Englands in der Richtung auf den Großen Ozean setzte sofort nach Schluß des Krieges ein, da die Bindung der angelsächsischen Flotten im Atlantischen Ozean durch die deutsche Flotte weggefallen war. Da weiter der Panamakanal, die strategische Hochstraße, die die Küsten der Vereinigten Staaten verbindet, fertiggestellt, ausgebaut und befestigt war, konnten die Vereinigten Staaten den größeren und neueren Teil ihrer Flotte in den Großen Ozean senden und dort dauernd stationieren. Der Ausbau der Stützpunkte dieser Flotte an der amerikanischen Pazifikküste wurde in Angriff genommen. Gleichzeitig verstärkte England seine Geschwader im Indischen und Großen Ozean. Das neue Gleichgewicht der Kräfte hat eine für Japans Weiterentwicklung ungünstige Lage ergeben, denn es ist nicht zu bezweifeln, daß die treibenden Kräfte dieser großen Umstationierungen gegen Japan gerichtet sind.

Die Konferenz von Washington, von den gesättigten angelsächsischen Weltmächten zur Sicherung ihrer Weltherrschaft und ihrer Eroberungen einberufen, brachte die erste Etappe der Isolierung des vorwärts strebenden Japan. Gleichzeitig beschnitt diese Konferenz die Erfolge Japans im Weltkriege und legte der Entwicklung seiner Kriegsmacht erhebliche Fesseln an. Das englisch-japanische

Digitized by Google

Bündnis mußte bei dem gespannten Verhältnis der englischen Kolonien am Großen Ozean und der Vereinigten Staaten mit Japan fallen. Nach Auflösung des russischen Reiches und dem Verschwinden der deutschen Seemacht als Machtfaktor war sein Zweck erfüllt. Wohl auf Betreiben Englands wurde seine Aufhebung von den Vereinigten Staaten verlangt und durchgeführt. Die auseinanderstrebenden Interessen- und Rassengegensätze wurden dafür zur besseren Beobachtung und leichteren Hemmung des japanischen Vormarsches am Großen Ozean im Viermächtevertrag zusammengefaßt. Weiter wurde Japans Vordringen in China durch den Neunmächtevertrag unter Aufsicht genommen und durch das Schantung-, Yap- und Inselabkommen Japans Macht, Recht und Besitzstellung in diesen Gebieten eingeengt beziehungsweise aufgehoben. Das im Kriege besetzte Kiautschougebiet soll Japan an China zurückgeben. Diese Vorschriften der Washingtoner Konferenz konnten für längere Zeit nur Wert haben, wenn durch Festsetzung und Begrenzung der Marinerüstungen die beteiligten Mächte dem aufstrebenden Japan die Möglichkeit der weiteren Vergrößerung seiner Seemacht nahmen. Dies wurde durch das Marineabkommen erreicht, in dem das Stärkeverhältnis von 5 : 5 : 3 für Japan mit 3 bestimmt und die Schiffsgröße begrenzt wurde. Wenn auch freie Völker wie Japan fremdländische Überwachungsausschüsse auf ihrem Boden nicht dulden werden, so scheint doch Japan nach der Washingtoner Konferenz unter den vielen sogenannten Siegerstaaten, die sich an dem großen Raubzuge gegen Deutschland beteiligt haben, in die Stellung des besiegten Siegers gedrängt zu sein. Die Schwäche solcher Konferenzbestimmungen liegt aber hauptsächlich darin, daß die Hauptsache im Kriege nicht das Material, sondern der Geist der Nation, die Führer und die Männer sind, die hinter den Kanonen stehen. So bleiben trotz dieser Stärkeverhältnisse und Schiffsgrößengebote in Japans Hand noch manche wertvolle Trümpfe im Großen Ozean, die im militärischen Geist seines Volkes, im Rassengefühl und in der strategischen Lage seines Landes liegen. Noch haben die Vereinigten Staaten den Ausbau der Pazifischen Küste und der bei den großen Entfernungen im Großen Ozean strategisch für beide Gegner so wertvollen Inselgruppen als Flottenstützpunkte sehr wenig gefördert. Die geringen vorhandenen Werft- und Hafenanlagen genügen kaum den bescheidensten Friedensverhältnissen. Die Befestigungen sind schwach, die Konferenz hat ihren weiteren Ausbau im westlichen Stillen Ozean verboten. Der Einfluß Japans bei der farbigen Bevölkerung der asiatischen Kolonien der Vereinigten Staaten, Englands und Frankreichs ist seit dem russischen Kriege dauernd gewachsen und bildet eine schwere Gefahr bei aufkommenden Verwicklungen.

Sollte in der kommenden Zeit die durch die Einwandererfrage, die diktierten Stärkeverhältnisse, die Abgabe des Kiautschougebietes usw. erregte nationale Empfindlichkeit des japanischen Volkes einer noch stärkeren Belastung unterzogen werden, oder Japan, durch innerpolitische Gründe gedrängt, die Entscheidung durch die Waffen im Interesse seines Landes herbeiführen, dann wird das gesamte Volk Japans trotz seiner innerpolitischen Schwierigkeiten, die kaum mehr als den Übergang zu westlichen Verfassungsverhältnissen bedeuten. ebenso einig hinter seiner Regierung stehen wie im chinesischen und russischen Kriege. Bei der leidenschaftlichen Vaterlandsliebe, dem Rassenhaß, der Tüchtigkeit und Tapferkeit dieses Volkes wäre es falsch, zu glauben, daß es nicht mit seiner ganzen Kraft und Ausdauer die Lösung der großen Probleme, die ein solcher Kampf ihm stellen würde, aufnehmen und alles einsetzen würde, um seine nationale Ehre und seine erworbene Weltmachtstellung unter den großen Völkern zu erhalten. Die Frage, was England tun wird und tun kann, wenn Japan die unumschränkte Seeherr-

Digitized by Google

schaft im Großen Ozean erringen sollte, bleibt der Zukunft vorbehalten. Jedenfalls kann es nicht als gleichgültiger und uninteressierter Beobachter dabei stehen. Nach diesen Überlegungen muß man einem großen Teil der japanischen Presse Recht geben, die während des Krieges in der Erkenntnis der großen angelsächsischen Gefahr die einstige Freundschaft des japanischen Volkes zu Deutschland benutzte, um gegen den englisch-japanischen Vertrag und gegen die Beteiligung am Weltkriege auf englischer Seite zu arbeiten. Ein starkes Deutschland, das die englische Seemacht in der Nordsee band, erschien diesen japanischen Politikern, die über die Augenblickserfolge der japanischen Politik hinauszudenken vermochten, notwendig. Die Gelegenheit ist jetzt verpaßt. Deutschland ist zusammengebrochen, seine Kriegsmacht zertrümmert, sein großes Volk wird unter dem Joch des Versailler Vertrages, den auch Japan unterzeichnet hat, zu Boden gedrückt. Von den großen Nationen kommt jetzt bis zur Wiederaufrichtung des deutschen und russischen Volkes nur Frankreich als Bundesgenosse für Japan in Frage. Nach den geringen Leistungen der französischen Flotte im Weltkriege und dem augenblicklichen Zustand seiner Marine könnte aber Frankreich nur durch seine geographische Lage und seine Landmacht zur Entlastung Japans beitragen. Die Vereinigten Staaten und England haben freie Hand, um im Großen Ozean ihre Herrschaft zu befestigen. Der Wunsch dieser beiden Großmächte, ihre Weltherrschaft durch Abkommen über Flottenfeierjahre und feste Stärkeverhältnisse auf möglichst lange Zeit zu sichern, hat seine guten Gründe und ist verständlich. Aber das Gleichgewicht der Welt ist nicht unumstößlich, solange es noch starke Völker gibt, denen die Weltherrschaft der Angelsachsen die eigene Kraft verkümmert. Ein dauernder Ausgleich aller beteiligten Interessen im Gebiet des Stillen Ozeans wäre zweifellos ein Ziel, der ganzen Welt aufs dringendste zu wünschen. Die geschlossenen Verträge aber wird man als nichts anderes betrachten dürfen, als den Ausdruck der augenblicklichen allseitigen Erschöpfung, namentlich der Ohnmacht Japans. Mit der entscheidenden Erstarkung des einen oder anderen Vertragspartners werden die Probleme von neuem aufgerollt werden, die heute vom Friedenswillen gebannt erscheinen.

Österreich-Ungarn als Seemacht.

Von Linienschiffsleutnant Frhr. Handel Mazzetti und Fregattenleutnant Jgálffy von Jgály.

IV.

Mit drei Skizzen.

Von der italienischen Kriegserklärung bis zum Beginn der Balkanoffensive (Mitte Oktober 1915).

Trotz der gewaltigen Schläge der verbündeten Armeen längs der ganzen russischen Front, des starken Zurückdrängens des Russenheeres, trotz der Anzeichen des beginnenden Chaos im Zarenreiche spitzten sich die politischen Beziehungen zwischen Italien und Österreich-Ungarn immer mehr zu. In den ersten Maitagen 1915 schon wußte man in beiden Ländern, daß das Barometer auf „Krieg" gefallen war; das Gewitter mußte als erlösende Katastrophe der Völkerspannung einsetzen.

Digitized by Google

Die Bemühung des deutschen Geschäftsträgers, Fürsten Bülow, den Frieden auf Kosten österreichischer Gebiete zu erhalten, scheiterte nicht allein an der Prestigefrage Habsburgs, sondern auch an der einmütigen Stellungnahme aller Österreicher und auch der Ungarn. Das künstliche Gebilde des Bündnisses zwischen zwei Staaten, die ein Jahrhundert lang einander befehdeten, war schon seit Beginn des Krieges im Königreiche Italien zur Fratze der „feindlichen Neutralität" geworden. In Norditalien schwangen sich geflüchtete österreichische Staatsbürger italienischer Nationalität zu Volksführern auf, und Cesare Battisti war darunter die bekannteste, meistgehörte Persönlichkeit. Schon sein Christus ähnliches Äußere war für die Rolle eines „Redentore" der Gebiete des „Italia irredenta" wie geschaffen. Sein Einfluß war mächtig. Die Vorkämpfer für Dalmatien, Istrien und Triest als unerlöste Gebiete fanden unter dem Schlagwort des „mare nostro" für die gesamte Adria begeisterte Proselyten. In Süditalien und Rom wühlte schon seit Kriegsbeginn der Wirrkopf Gabriele d'Annunzio für den Krieg gegen den „ewigen Feind". Gleichgültigkeit galt als austrophil, Pazifismus als nationaler Verrat.

Bereits Mitte März trafen zahlreiche Nachrichten aus Italien ein, aus denen zu entnehmen war, daß sich die italienische Marine für den Krieg in der Adria vorbereite. Während das Gros der Flotte in Tarent konzentriert wurde, wurden die älteren Schiffe sowie eine Torpedobootsflottille nach Venedig verlegt. Die Verstärkung der Küstenverteidigung wurde beschleunigt durchgeführt, und bereits Ende März erhielten die italienischen Semaphorstationen den Befehl, Bewegungen österreichischer Kriegsschiffe an die französische Adria-Flotte zu melden. Anfang Mai trafen „Sardegna", „Marco Polo" und drei Zerstörer in Venedig ein, wo sich bereits „Carlo Alberto", „Lombardia", an 16 Torpedo- und 6 U-Boote befanden. Die beiden Linienschiffe „Andrea Doria" und „Duilio" wurden beschleunigt fertiggestellt, ihre Indienststellung war für Ende Mai vorgesehen.

Nach einer Konfidentennachricht war die „Ordre de bataille der italienischen Flotte" folgende:

Flottenkommandant: Vizeadmiral Herzog der Abbruzzen.

I. Geschwader: Kontreadmiral Corsi.
1. Division: „Conte di Cavour", „Dante Alighieri", „Leonardo da Vinci", „Giulio Cesare"; Kreuzer „Nino Bixio" und 5 „Indomito".
2. Division: Kontreadmiral Cutinelli. „Regina Elena", „Vittorio Emanuele", „Roma", „Napoli"; Kreuzer „Quarto" und 5 „Indomito".
3. Division: Kontreadmiral Cagni. „Amalfi", „Pisa", „San Marco", „San Giorgio"; Zerstörerflottille Typ „Bersagliere".

II. Geschwader: Vizeadmiral Presbiterio.
4. Division: Kondreadmiral Rubin de Cervin. „Benedetto Brin", „Regina Margherita", „Amm. di St. Bon", „Emanuele Filiberto"; Kreuzer „Marsala" und Zerstörerflottille älteren Typs.
5. Division: Kontreadmiral Trifari. „Vettor Pisani", „Giuseppe Garibaldi", „Francesco Ferruccio", „Varese".

Die beiden Linienschiffe „Amm. di St. Bon" und „Emanuele Filiberto" waren gemeinsam mit „Libia", „Piemonte" und etwa 8 Torpedobooten als fliegendes Geschwader für Albanien unter Kontreadmiral Millo in Brindisi stationiert, und um den 5. Mai wurde die Offensiv-U-Bootsflottille („Lombardia" und 10 U-Boote) von Tarent nach Brindisi verlegt. Gleichzeitig wurden in den Häfen Tarent, Brindisi und Venedig Hafenverteidigungstruppen gebildet sowie Auxiliarkreuzer in Dienst gestellt.

Österreich hatte keine Zeit, für den Krieg gegen Italien Stimmung zu machen; sein Blick war nach Norden gerichtet. Bei den italienischen Heeresformationen Österreichs machten sich zersetzende Einflüsse bemerkbar. Fahnenflucht und Aufwieglung konnten nur durch sofortige Auflösung und Verteilung der nationalitalienischen Mannschaften gemäßigt und behoben werden.

Digitized by Google

Der Angriff auf die italienische Ostküste am 24. Mai 1915.

Schon am 20. Mai wußte man, daß der Krieg unvermeidlich sei; die Flotte stellte sich auf sofortige Kampfbereitschaft ein, und sehnsüchtig wurde der Auslaufbefehl erwartet. Am 22. Mai endlich wurde er gegeben: „Anheizen!" — Es wirkte wie eine Erlösung für die aufs äußerste gespannten Nerven; leider war es noch nicht so weit. Der Befehl mußte widerrufen werden. Verzögerung auf Stunden, auf Tage? Die Spannung wuchs; Offiziere und Mannschaften waren in freudigster Erwartung. Endlich, am 23. Mai, um 2 Uhr 30 Min. nachm., Signal vom Flaggenschiff: „2 Kessel heizen!" Um 5 Uhr ging das ersehnte Signal hoch: „Alle Schiffe alle Kessel heizen!" Auf allen Schiffen das Signal „Alle Mann", und die Kriegserklärung wurde verlesen. Wie ein Sturm von Haß, Leidenschaft, Befriedigung und Kampfesfreude brauste auf den Schiffen das Hurra. Mannschaft, die sich umarmte, jubelnd die Kappen hoch warf und freudig seine Offiziere ansah, das war unser Beginn.

Die letzten Gefechtsvorbereitungen wurden durch rasches Arbeiten in kürzester Zeit erledigt. Die geplante Unternehmung gegen Italien war schon Tage vorher in allen Einzelheiten vorbereitet, die einzelnen Schiffsstäbe waren auf das genaueste unterrichtet worden. In der Zeit von 6 Uhr 30 Min. bis 7 Uhr 30 Min. nachm. liefen die „Saida"-Gruppe und sämtliche dem Gros der Flotte zugeteilten Torpedoboote und Zerstörer aus, beim Passieren von den Bemannungen der großen Schiffe mit Hurras begleitet. Um 8 Uhr nachm. gingen das II. und das I. Geschwader bei klarem Mondschein in See, Flaggenschiff „Habsburg" an der Spitze der Flotte. Nach dem Passieren des Feuers Porer wurde scharf Kurs auf Ancona gesetzt. Die zur Sicherung zugeteilten Torpedoboote — insgesamt 20 — hatten schon vorher, von „Csikos" geführt, in achtfacher Sucherformation den gegen Ancona führenden Kurs bis 5 sm in See nach Minen abgesucht und minenfrei gefunden. Gleichzeitig waren „Saida", „Szigetvár", weitere 5 Zerstörer und die Reserveboote den Suchergruppen im Kielwasser gefolgt. Als die Flotte Porer passierte, hatten diese Gruppen ihre Arbeit bereits beendet und begaben sich auf die für den gesicherten Marsch anbefohlenen Stellungen. Als Spitzenschiff fuhr „Csikos", zu beiden Seiten je ein Kreuzer, die übrigen schlossen in Kreisformation gegen achter an und bildeten die beiden Seitensicherungen des Gros. Vier Torpedoboote waren dem Flaggenschiff als Vedettenboote zugeteilt, ebenso waren den beiden Linienschiffen „Zrinyi" und „Radetzky", die bestimmt waren, Sonderaufgaben durchzuführen, je zwei Torpedoboote beigegeben.

Um 10 Uhr 20 Min. funkte „Szigetvár" das Sichten eines Fahrzeuges an Steuerbord, welches aber anscheinend bald darauf außer Sicht kam. Um 12 Uhr 30 Min. wurden mehrere Fahrzeuge steuerbord dwars von „Szigetvár" gemeldet, kurz darauf meldete „Szigetvár": „Luftfahrzeuge angreifen steuerbord dwars." Feuerschein vorne und dumpfer Kanonendonner alarmierten das Gros. Der Auslug wurde verschärft, doch nichts Verdächtiges gesichtet. Bald hörte das Schießen vorne auf, die Scheinwerfer verloschen, und alles war ruhig. Durch das Geschützfeuer wurden zwei feindliche Torpedofahrzeuge vertrieben, worauf auch das Luftschiff abschwenkte. Zwischen 1 Uhr 30 Min. und 2 Uhr 30 Min. früh wurden „Radetzky" und „Zrinyi", begleitet von ihren Torpedobooten, entsprechend den früher ergangenen Weisungen, detachiert. Die Kreuzergruppe, bestehend aus „Saida", „Szigetvár", „Balaton" und „Triglav", hatte sich vom Gros getrennt und auf der Linie Pedaso—Porto Tajer die Postenlinie bezogen. „Csikos" und „Velebit" waren bereits dem Gros vorausgefahren mit dem Auftrage, nahe am Kopf des Wellenbrechers von Ancona in Südwest-Kurs zu passieren und womög-

Digitized by Google

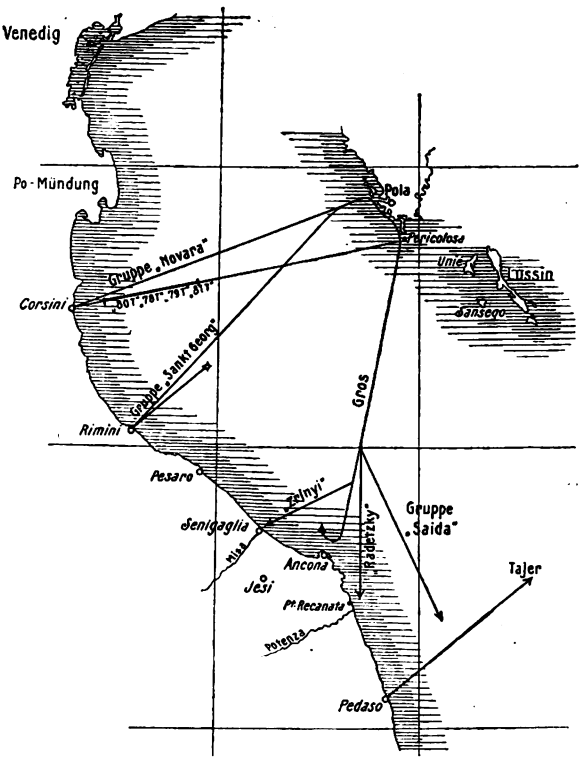
lich im Hafen befindliche Schiffe zu versenken. Je eine Torpedobootsgruppe hatte Auftrag, die beiden während der Beschießung von den Linienschiffsgeschwadern zu steuernden Kurse nach Minen abzusuchen. Dies waren die Vorbereitungen, bevor das Gros an seine Arbeit ging.

Langsam traten die Umrisse des Berglandes deutlich hervor. Um 2 Uhr 30 Min. trennten sich die beiden Geschwader. Während sich das II. mit erhöhter Geschwindigkeit Ancona näherte, behielt das I. seine langsame Fahrt bei und blieb zurück. Um 4 Uhr vorm. eröffnete das II. Geschwader aus sämtlichen schweren und mittleren Geschützen gegen die militärisch wichtigen Ziele am Lande das Feuer. Dieses wurde von den aus dem Schlafe geschreckten Batterien nur kurz und flau erwidert. Das schießende II. Geschwader passierte Ancona in einer Entfernung von nur 3800 m. Kurz nach Einleitung des Kampfes erschienen zwei unserer Flugzeuge über Ancona. Diese hatten durch Maschinengewehrfeuer die Bemannung des Fort Alfredo Savio vertrieben, welche anscheinend nicht mehr zurückkehrte. Diese beiden Flugzeuge und ein dritter Flieger bewarfen im weiteren Verlaufe der Unternehmung auch landeinwärts die Luftschiffhalle in Chiaravalli sowie mehrere militärische Ziele mit 30 Bomben. Von den leichten Fahrzeugen wurden lediglich die beiden zum Angriff auf den Hafen angesetzten Zerstörer von einer leichten Batterie und einigen Maschinengewehren unter Feuer gehalten, doch gingen beide selbst schießend in den Innenhafen vor und versenkten durch Torpedotreffer einen Dampfer. — Für das I. Geschwader war eine Gefechtsentfernung von 12 000 m vorgesehen. Auf funkentelegraphischen Befehl von „Habsburg", „Näher kommen!" wurde landwärts gesteuert. Kurz nach 4 Uhr 30 Min. wurde von „Tegetthoff" das Feuer eröffnet. Gleich darauf rollten von allen Schiffen des I. Geschwaders die Lagen der schweren Geschütze über die See; die Schußweite war 6000 m. Als letztes Schiff der Formation griff der „Erzherzog Franz Ferdinand" in den Kampf ein. Wo die schweren Granaten einschlugen, war alles in gelblichbraunen Rauch und in Flammen gehüllt. Eine dicke, schwere Rauch- und Staubwolke lagerte über der Stadt. Das Fort und ein in nächster Nähe auf Stapel liegender Dampfer wurden gänzlich zusammengeschossen. Da bereits das II. Geschwader gründliche Arbeit geleistet hatte und von den vorgeschriebenen Zielen nicht mehr viel übrig war, wurde nach 9 Minuten das Feuer eingestellt. Um 5 Uhr wurde im Gegenkurs gegen Norden gewendet. Die beiden Geschwader folgten einander in großen Abständen, in Kiellinie fahrend und durch die Torpedoboote gesichert. In nördlicher Richtung kam ein italienisches Luftschiff in Sicht und hielt Kurs auf die Flotte. Als aber „Viribus Unitis" aus seinen Luftabwehrgeschützen das Feuer eröffnete, drehte es ab und kam bald aus Sicht. Steuerbord achtern kamen die Kreuzergruppe und „Radetzky", backbord „Zrinyi" in Sicht. Nach Vereinigung sämtlicher Schiffe gingen die beiden Geschwader in Kolonnenformation über, die Torpedoboote in „gesicherten Marsch gegen U-Boote". Wenn auch bei der Heimfahrt der Flotte eine zwar geringe, aber nicht zu leugnende U-Bootsnervosität herrschte, so muß doch die halbamtliche italienische Veröffentlichung, nach welcher das Erscheinen des U-Bootes „Focca" ein verfrühtes Abbrechen der Beschießung und den Rückzug der Flotte zur Folge gehabt haben soll, unbedingt als unwahr zurückgewiesen werden. Von einer der Vedetten wurde zwar ein U-Boot gemeldet, jedoch brachte keine andere Meldung eine Bestätigung der ersten. Es ist daher sehr fraglich, ob es sich in diesem Einzelfall überhaupt um ein U-Boot gehandelt hat. Bei der Rückfahrt der Flotte machte sich leider ein gewisser Mangel an Verbandsdisziplin bemerkbar, deren Ursache wohl darin zu suchen ist, daß schon seit dreiviertel Jahren keine größeren Verbandsübungen abgehalten worden waren. Eine vorläufig noch ungelöste Frage ist wohl das Nicht-

Digitized by Google

erscheinen der in Venedig stationierten italienischen U-Boote vor Pola, um die zurückkehrende Flotte, vielleicht mit einigem Erfolg, bei der Formationsänderung vor dem Einlaufen in die minenfreie Straße anzugreifen. Um 11 Uhr vorm. waren alle Schiffe in Pola wieder eingelaufen und hatten Feuer abgebrannt.

Während Ancona vom Gros der Flotte beschossen wurde, hatten andere Schiffsverbände verschiedene Küstenorte der italienischen Ostküste angegriffen und gute Erfolge erzielt. Ein Marineflieger hatte über Venedig 14 Bomben abgeworfen. Die „Novara"-Gruppe unter Führung des Schiffskapitäns Horthy, bestehend aus dem Kreuzer „Novara", dem Zerstörer „Scharfschütze" und den Torpedobooten „78 T", „79 T", „80 T" und „81 T", war kurz nach dem Gros durch die Westpassage ausgelaufen. Ihr Befehl lautete: „Die Gruppe steuert unter Vorziehung von zwei Booten als Vedetten, später als Minensucher, gegen Porto Corsini und hat um 3 Uhr 30 Min. dort einzutreffen. „Scharfschütze" versucht, in den Kanal einzudringen, etwa dort befindliche Torpedo- und U-Boote, Depots und Vorräte zu zerstören. „Novara" hat Semaphor beim Leuchtfeuer zu zerstören und Fahrzeug durch Geschützfeuer gegen Angriffe zu sichern. Die beiden restlichen Boote rekognoszieren auf der Linie Corsini—Pericolosa von der italienischen Küste seewärts bis auf 30 sm." — „Scharfschütze" gelang es tatsächlich, in den sehr engen Kanal über Heck einzudringen und die Infanteriekaserne unter Feuer zu nehmen. Die Italiener erlitten starke Menschenverluste. Drei geschützt liegende Strandbatterien schossen inzwischen auf die vor der Kanalmündung liegende „Novara" und das Torpedoboot „80 T". Letzteres erhielt einen Treffer in die Offiziermesse, wobei das Boot leck wurde. „Novara" führte das Feuergefecht fort, um dem Zerstörer und dem Torpedoboot Luft zu machen, erhielt jedoch viele Treffer. 1 Offizier und 4 Mann wurden getötet, 4 Mann schwer, mehrere leicht verwundet. „Scharfschütze" kam vollkommen unversehrt aus dem Kanal heraus. Horthy hatte glänzend geführt, und von diesem Tage an war er der Abgott der jungen Offiziere, die in ihm den geborenen Führer erkannten.



Skizze 1. Die Operationen in der Nordadria.

Die „Sankt Georg"-Gruppe war ebenfalls nach dem Gros durch die Westpassage ausgelaufen. Sie bestand aus dem Panzerkreuzer „Sankt Georg", den beiden Torpedobooten „1" und „2" und hatte Befehl, um 3 Uhr 30 Min. vor Ri-

Digitized by Google

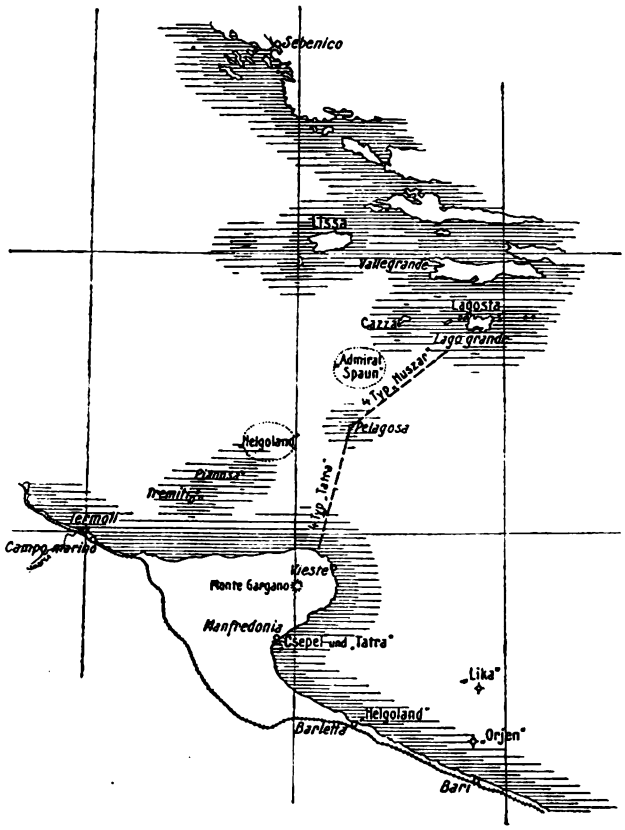
mini einzutreffen. Die beiden Torpedoboote dienten anfangs als Vedetten, später als Minensucher. „Sankt Georg" hatte die Aufgabe, die nördlich der Stadt gelegene Eisenbahnbrücke auf 3700 bis 4000 m Entfernung, ferner die Bahnstation, Kaserne, Schwefelraffinerie und das Wasserreservoir zu beschießen. Nach durchgeführter Unternehmung hatte die Gruppe 25 sm NO von Rimini Stellung zu nehmen und sich hier mit der „Novara"-Gruppe zu vereinigen. Noch vor der Beschießung hatte „Sankt Georg" infolge Durchsuchens eines griechischen Dampfers viel Zeit verloren. Die Bahnbrücke, das wichtigste Ziel, war durch zahlreiche im Kanal liegende Segler verdeckt, was ein direktes Zielen unmöglich machte. — S. M. S. „Zrinyi", von zwei Torpedobooten der lokalen Verteidigung begleitet, war 15 sm vor Ancona vom Gros detachiert worden. Sie hatte Befehl, um 3 Uhr 30 Min. vor Senigaglia einzutreffen und die Eisenbahnbrücke über den Fluß Misa, womöglich auch die Bahn- und Wasserstation, auf 3000 m Entfernung zu beschießen. Hier wurde gründliche Arbeit geleistet. „Zrinyi" zerstörte die anbefohlenen Ziele und zertrümmerte einen fahrenden Transportzug vollkommen. — S. M. S. „Radetzky" mit den beiden Torpedobooten „56 T" und „73 T" war bereits 25 sm vor Ancona vom Gros der Flotte detachiert worden. Diese Gruppe hatte die Weisung, um 3 Uhr 30 Min. vor der Mündung des Potenza-Flusses einzutreffen und die 125 m lange Betoneisenbahnbrücke aus 2000 m Entfernung zu zerstören; leider entsprachen die Beschädigungen nicht den Erwartungen. — „Saida", „Balaton", „Triglav" und „Szigetvar" waren beauftragt, auf der Linie Pedaso—Porto Tajer ihre Vedettenstellung zu beziehen. Um 3 Uhr 30 Min. trafen sie auf den ihnen anbefohlenen Stellungen ein, verblieben hier eine Stunde und vereinigten sich dann wieder mit dem Gros. Sie hatten die Aufgabe, eine etwaige Annäherung feindlicher Streitkräfte aus südlicher Richtung rechtzeitig zu melden. Es wurde jedoch nichts gesichtet.

Während in der Nordadria die bisher besprochenen Unternehmungen mit viel Erfolg durchgeführt wurden, hatten in der Südadria die leichten Streitkräfte der Station Sebenico schwere Arbeit geleistet. „Helgoland", das Führerschiff der I. Torpedobootsflottille, war bereits am 18. Mai mit 60 Minen an Bord, von „Czepel", „Lika" und „Orjen" begleitet, aus Pola nach Sebenico ausgelaufen. Dort befanden sich schon „Admiral Spaun", das Führerschiff der II. Torpedobootsflottille, die Zerstörer „Tatra", „Wildfang", „Streiter", „Ulan" und „Uskoke" sowie die Fahrzeuge der Hafenverteidigung. Bereits am folgenden Tage lief „Helgoland" mit den vier Zerstörern der I. Torpedobootsdivision aus Sebenico gegen Pelagosa aus. Gleichzeitig übernahmen auch die Fahrzeuge der II. Flottille, „Admiral Spaun" und die vier Zerstörer Typ „Hußar", den Sicherungsdienst, welcher derart durchgeführt wurde, daß bei Tag südwestlich Fahrzeuge der I., nordöstlich solche der II. Flottille den Dienst versahen. Bei Nacht erstreckte sich die Postenlinie der I. Flottille nur auf die Linie Pelagosa—Gargano, während auf der Linie Pelagosa—Lagosta von den Schiffen der II. Flottille gesichert wurde. Ferner hieß es in der Weisung: „Vor Kriegsausbruch mit Italien ist die Sichtung von der italienischen Küste möglichst zu vermeiden. Italienische Streitkräfte sind bloß zu melden, große Flottenabteilungen von der Ferne beobachtend zu begleiten, Zusammensetzung und Bewegungen zu melden, Feindseligkeiten zu unterlassen. Dessenungeachtet sind des Nachts auch schon vor Kriegsausbruch alle Schiffe, welche lichtdicht fahren, als Feinde zu betrachten und zu behandeln, es wäre denn, daß man sie gleich mit Bestimmtheit als italienische erkennt."

Bis zum 23. versahen die oben genannten Fahrzeuge abwechselnd den Wachdienst. Die übrigen lagen entweder in Lagogrande, Vallegrande oder in Sebenico, wo sie beschleunigt ihre Vorräte ergänzten und wieder ausliefen. Es war dies ein

Digitized by Google

anstrengender, ermüdender Dienst, und für alle mag es eine große Erleichterung gewesen sein, als am 23. um 4 Uhr nachm. die Depesche eintraf: „Krieg zwischen uns und Italien erklärt." In der folgenden Nacht bezogen die vier neuen Zerstörer die Vedettenlinie von Gargano bis Pelagosa, „Helgoland" kreuzte nördlich von Pianosa. Gleichzeitig übernahm die II. Flottille den Sicherungsdienst zwischen Pelagosa und Lagosta. Über die ganze Breite der Adria war hiermit eine Aufklärungslinie gelegt, wodurch das im Norden operierende Gros der Flotte gegen Überraschungen durch die feindliche Hauptmacht (Stützpunkt Tarent) vollkommen geschützt war. Am folgenden Tage wurden beide Verbände zum Angriff auf die wichtigsten feindlichen Ziele im Raume von Termoli über Vieste bis Barletta angesetzt. Von 11 Uhr nachm. ab steuerte „Helgoland" gegen Barletta. Um 3 Uhr 20 Min. vorm. kam unter Regenböen die italienische Küste in Sicht. Auf 700 m Entfernung vom Wellenbrecher stoppte „Helgoland" und eröffnete kurz darauf gegen die vor dem Kastell stehenden Eisenbahnwagen das Feuer, da weder feindliche Fahrzeuge, noch Öltanks oder Kohlenvorräte gesichtet wurden und Bahnhof sowie Gasometer wegen Unsichtigkeit nicht erkennbar waren. Gleichzeitig waren auch die übrigen Fahrzeuge gegen die italienische Ostküste gesteuert, um bei Tagesanbruch ihre Angriffe durchzuführen. „Csepel" und „Tatra" waren bestimmt, die militärischen Ziele in Manfredonia unter Feuer zu nehmen. „Lika" und „Orjen" hatten östlich davon in Vedettenstellung zu gehen. Kurz nachdem „Helgoland" das Feuer gegen Barletta eröffnet hatte, kamen seewärts zwei feindliche Zerstörer, Typ „Nembo", in Sicht. „Helgoland" stellte das Feuer ein und nahm die Verfolgung des näher befindlichen auf. Der feindliche Zerstörer war „Aquilone", flüchtete mit hoher Fahrt in Zickzackkursen unter Land, und es gelang ihm, gegen Bari zu entkommen.



Skizze 2. Die Operationen in der Südadria.

„Csepel" und „Tatra", welche vor Manfredonia operierten, wurden von „Helgoland" funkentelegraphisch verständigt. Diese hatten inzwischen auf 900 m Entfernung die wichtigsten militärischen Ziele beschossen und stark beschädigt. Nach Beendigung der Beschießung steuerten sie den Vereinigungspunkt seewärts Vieste an und sichteten „Helgoland" am östlichen Horizont, und vor dieser einen Zer-

Digitized by Google

störer, welchen man anfangs für „Lika" hielt. Bald jedoch erkannte man ihn als Feind und erhöhte sofort die Geschwindigkeit, um ihn von der Küste gegen „Helgoland" abzudrängen. Nun wurden auch „Lika" und „Orjen" zur Vereinigung befohlen. Kurz vor 6 Uhr eröffneten „Csepel" und „Tatra" auf 4500 m das Feuer gegen den feindlichen Zerstörer. Dieser — es war „Turbine" — erwiderte es sofort. Die Aufschläge lagen in der Nähe der Fahrzeuge. Mittlerweile kam „Lika" aus NO und drängte den verfolgten Zerstörer wieder mehr gegen „Csepel", der ihm durch ein geschicktes Manöver den Weg nach der italienischen Küste versperrte. Auf „Csepel" traf eine Granate den Großmast und krepierte. Andere feindliche Granaten schlugen in unmittelbarer Nähe und eine knapp neben dem Bug des „Csepel" ein, so daß der Wasserschwall bis auf die Brücke kam. „Turbine" fuhr während der Verfolgung mit einer Geschwindigkeit von nahezu 30 kn. Im Kreuzfeuer der drei Gegner versuchte der Gejagte nun gegen Pelagosa zu entkommen, wurde jedoch, nachdem er schon einen Schuß in die Kommandantenwohnung bekommen hatte, durch eine Granate im achteren Kesselraum und gleich darauf im Steuerbordmaschinenraum getroffen und blieb bewegungslos liegen. Kurz darauf sah man seine Besatzung auf dem Achterdeck versammelt, die Flagge wurde gestrichen und von der Brücke aus am Fockmast die weiße Flagge geheißt. Während „Csepel" und „Tatra" mit den Rettungsarbeiten beschäftigt waren, kamen östlich von Pelagosa zwei Schiffe mit voller Fahrt in Sicht. Das erste hielt man für ein Linienschiff vom Typ „Vittorio Emanuele", das zweite anfangs für ein solches vom Typ „Benedetto Brin", doch bald erkannte man es als einen Hilfskreuzer. (Tatsächlich war das erste Schiff der italienische Kreuzer „Libia".) Da die gesichteten beiden Gegner die Absicht hatten, der „Helgoland" mit den Zerstörern den Weg gegen Norden abzuschneiden, durfte nicht weiter Zeit verloren werden. „Turbine" wurde mit Steuerbord-Schlagseite, leck und brennend verlassen und ist später gesunken. Mittlerweile waren die feindlichen Schiffe auf 9000 m herangekommen und hielten nun mit hoher Fahrt im Jagdkurs gegen die „Helgoland"-Abteilung. Um 7 Uhr 12 Min. eröffneten sie auf „Helgoland" das Feuer, das sogleich von ihr und den Fahrzeugen erwidert wurde. Gleich darauf wurde, ganze Kraft fahrend, gegen Norden der Jagdkurs des Feindes gekreuzt und dann Kurs auf Sebenico genommen. „Helgoland" hatte während des Feuergefechtes, dessen geringste Schußweite 8000 m war, auf „Libia", soviel beobachtet wurde, zwei Treffer erzielt. Das Manöver des Feindes während des kurzen Gefechtes war entschieden verfehlt angelegt und zeigte durch seine unbeständigen Kurse wenig Umsicht. Sein Schießen muß aber als sehr gut bezeichnet werden. Die erste Lage war nahe unter Bord, die zweite überdeckte schon „Helgoland" und „Csepel". Doch bekam keines der Schiffe einen Treffer. Um 7 Uhr 19 Min. gab der Feind das Gefecht auf, nahm Kurs gegen Osten und verfolgte eine Zeit lang „Orjen", welcher als südlichste Vedette mehr unter der heimischen Küste dem Abschneidemanöver auswich.

Die „Admiral Spaun"-Gruppe hatte für den Vedettendienst ähnliche Weisungen erhalten wie die „Helgoland"-Gruppe. In der Nacht vom 23. auf den 24. Mai hatten sämtliche Fahrzeuge die Postenlinie zwischen Pelagosa und Lagosta bezogen. Am 24. früh wurden von diesem Verbande die Eisenbahnbrücke über den Sinarca-Fluß, die Eisenbahnstation Campo marino sowie die beiden Semaphorstationen Tremiti und Torre di Mileto beschossen und beschädigt. „Admiral Spaun" hatte hierbei Grund berührt, doch kam er bald wieder frei. Auch diese Gruppe kehrte nach durchgeführter Unternehmung nach Sebenico zurück.

Glänzend angelegt und überraschend durchgeführt, hatte der Angriff der gesamten Flotte auf die italienische Ostküste zum vollen Erfolge geführt. Während der Feind schwere Verluste an Mann und Material erlitt, hatten wir nicht ein

Digitized by Google

Fahrzeug verloren und nur wenig Tote und Verwundete zu beklagen. Der Zweck, den feindlichen Verkehr an der Ostküste lahmzulegen und dadurch den Aufmarsch der italienischen Armee zu verzögern, war voll erreicht worden. Der Erfolg ist jedoch nicht nur in taktischer und strategischer Hinsicht, sondern auch in moralischer zu werten. Österreich-Ungarns Kriegsbereitschaft zur See machte einen niederdrückenden Eindruck auf die Bewohner der Ostküste Italiens, welcher eigentlich den ganzen Krieg über anhielt und die Schiffahrt, sogar die Küstenschiffahrt, vollkommen lähmte. Truppenteile, die mit der Ostbahn im Aufmarsch gegen Norden begriffen waren, weigerten sich, an die Front zu gehen; längs der Küste wurden starke Konzentrationslager errichtet und starke Truppenteile gebunden; die italienische Kriegsindustrie, die noch nicht auf voller Höhe war, mußte viel arbeiten, um diese verletzliche Stelle Italiens schützen zu helfen. Es ist eine feststehende Tatsache, daß die Flottenunternehmung in ihren Auswirkungen die anfängliche Kriegführung an der Isonzofront stark beeinflußte, ja, daß man behaupten kann, ohne diese groß angelegte Operation hätten italienische Truppenteile sich fast ohne Kampf, allein durch ihre Zahlenüberlegenheit bis weit über den Isonzo vorgeschoben und womöglich die anfangs von uns geplante Verteidigungslinie bei Adelsberg erreicht. Jedenfalls war Italien nie so nahe daran, fast ohne nennenswerte Verluste Triest einzunehmen und damit Istrien sowie unsere Flotte vom Hinterland abzuschneiden. Wenn dieser Zustand auch sicher kein dauernder geblieben wäre, so hätte es den verbündeten Armeen große Verluste gekostet, die verlorenen Gebiete wieder zurückzuerobern*).

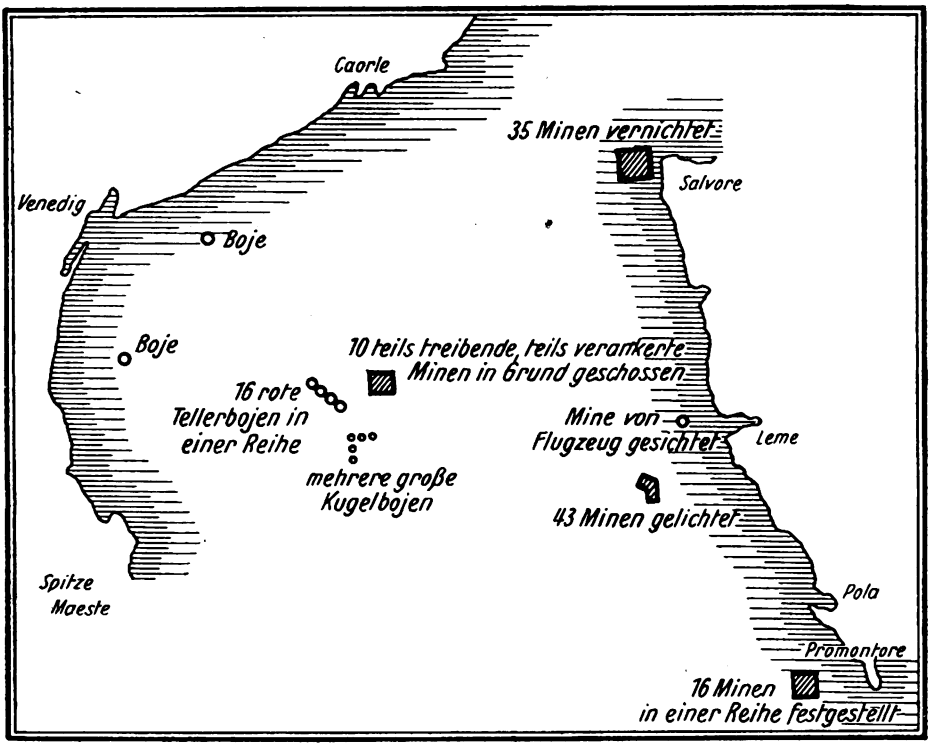
Die Operationen in der Nordadria.

Der Angriff gegen die italienische Ostküste war nur die Einleitung zu weiteren ähnlichen Unternehmungen, denen derselbe Zweck zugrunde lag: die Entlastung der Isonzofront; dies kam besonders dadurch zum Ausdruck, daß sich die italienische Heeresleitung gezwungen sah, zahlreiche Formationen zum Küstenschutz heranzuziehen. Der Endzweck aber, das Erscheinen der italienischen Flotte in der Adria zu erzwingen und sie unter uns günstigen strategischen Bedingungen zum Kampfe zu stellen, konnte leider trotz zahlreicher Operationen nicht erreicht werden, vielmehr begnügte sich die italienische Flottenleitung in der Nordadria mit dem Kleinkrieg. Bereits in der Nacht vom 27. auf den 28. Mai erfolgte der erste größere Fliegerangriff gegen Venedig, der in der folgenden Nacht durch den Angriff der „Città di Ferrara" auf Pola erwidert wurde. Aber eine Woche später, am 8. Juli, wurde das Luftschiff vom Flugzeug „L 48" bei Lussin abgeschossen. Die wenigen feindlichen Luftangriffe, die in der folgenden Zeit gegen Pola gerichtet wurden, verursachten nur ganz unbedeutenden Schaden, und die Vernichtung der „Città di Jesi" durch Artilleriefeuer in der Nacht vom 5. auf den 6. August brachte diese Operationen zum Abschluß. Während die italienische Flottenleitung sich mit diesen nichtssagenden Luftschiffangriffen sowie mit dem Legen zahlreicher Minen in der Nordadria, besonders an der westistrianischen Küste, begnügte, griffen unsere Flottillen mehrmals wichtige Küstenorte an der italienischen Ostküste an. Die in Pola in Dienst gestellten deutschen U-Boote unter österreichisch-ungarischer Flagge leisteten als U-Bootsvedetten vorzügliche Dienste, und bereits am 10. Juni versenkte das deutsche U-Boot „11" das italienische U-Boot „Medusa" vor Venedig.

*) Es verdient festgestellt zu werden, daß die Unternehmung des ersten Kriegstages schon im Frieden vom damaligen Flotteninspektor Haus in allen Einzelheiten entworfen wurde und der seinerzeitige Entwurf ohne wesentliche Änderung zur Durchführung kam.

Digitized by Google

Am 17. Juni waren kurz nach Mittag „Novara", „Admiral Spaun" und 4 Zerstörer aus Pola ausgelaufen, um die Gewässer von Venedig und den Golf von Triest nach dem Feinde abzusuchen. Tags darauf wurden vom selben Verbande die Gewässer vor der Po-Mündung und vor Venedig abgestreift, die Signal- und Semaphorstation an der Tagliamento-Mündung durch Artilleriefeuer zerstört. „Sankt Georg" und „Szigetvar", welche am Morgen desselben Tages, von 7 Torpedobooten begleitet, aus Pola ausgelaufen waren, hatten Rimini, Pesaro und Fanó beschossen. Die in Sebenico stationierte 1. Flottille war gleich-



Skizze 3. Minenfelder.

zeitig in See und hatte eine Vedettenlinie über die ganze Breite der Adria gelegt, um die im Norden operierenden Verbände gegen Überraschungen von Süden her zu schützen. Nahe der italienischen Küste wurde der Dampfer „Grazia" aufgebracht, mußte aber versenkt werden, da seine Geschwindigkeit zu gering, die Entfernung nach unserem Stützpunkt zu groß war. Während dieser zweitägigen Unternehmung wurden lediglich 4 feindliche Zerstörer gesichtet, welche aber gleich nach Insichtkommen nach Venedig einliefen. Das Ausbleiben jeder feindlichen Gegenwirkung einerseits, die Notwendigkeit einer fühlbaren Entlastung der Isonzofront anderseits hatten die Absicht des Flottenkommandos zur Folge, Schlachtschiffe zur Beschießung italienischer Stellungen bei Grado und Monfalcone zu entsenden. Doch aus leicht verständlichen Gründen — die Minenverseuchung war in der Nordadria bereits sehr stark — wurde hiervon Abstand genommen.

Die starke Beunruhigung der italienischen Ostküste veranlaßte die feindliche Flottenleitung endlich, die IV. Division nach Venedig zu verlegen. Aber bereits

Digitized by Google

am 7. Juli wurde der Panzerkreuzer „Amalfi" von dem deutschen U-Boot „26" torpediert und versenkt. Ohne die weiteren Operationen in der Nordadria zu beeinflussen, verblieben die 3 übrigen Panzerkreuzer in Venedig und kehrten Ende August wieder nach Tarent zurück. Der Untergang des Kreuzers „Amalfi" sowie die Versenkung des Torpedobootes „5 PN" durch das deutsche U-Boot „10" — es sind dies alles U-Boote, welche in Pola in Dienst gestellt, ihre Probefahrten bis vor Venedig ausdehnten*) — ferner die Vernichtung des U-Bootes „Nautilus" und der beiden Torpedoboote „6 PN" und „17 OS" durch Minen waren schwere Verluste für die Italiener, gerade deshalb, weil im Gegensatz hierzu die österreichisch-ungarische Flotte trotz ihrer zahlreichen Unternehmungen den Verlust nicht eines Fahrzeuges zu beklagen hatte.

Am 27. Juli wurde ein Flottillenverband abermals zum Angriff angesetzt, „Novara", „Admiral Spaun", 2 Zerstörer und 3 Torpedoboote streiften die italienische Küste von Ancona bis Pesaro ab, wobei die Bahnanlagen von Fanó, Senigaglia und Pesaro auf das wirksamste beschossen wurden. Gleichzeitig griffen 3 Flugzeuge Ancona an und wurden durch Bombentreffer die Naphthadepots in Brand gesetzt. Auch diesmal wurden keine feindlichen Schiffe gesichtet. — Während all dieser in der Nordadria von den leichten Verbänden durchgeführten Unternehmungen begnügten sich die Italiener mit nächtlichem Minenlegen in der Nordadria. Ständigen Minenräumarbeiten unserer Flottille sowie ausgiebiger Fliegeraufklärung gelang es, in Kürze feindliche Minenfelder zu finden und zu räumen. Bereits bis zum 2. Juli waren die aus umstehender Skizze ersichtlichen Minenfelder festgestellt und zum Teil auch geräumt worden. Wenn auch der Feind sich ganz auf den Minenkrieg verlegt hatte, so war es ihm doch nicht gelungen, der österreichischen Flotte dadurch irgendwelche Verluste zuzufügen. Vielmehr fanden die gelichteten italienischen Minen bei den an der feindlichen Küste ausgebrachten Minenfeldern wieder Verwendung.

Die Operationen in der Südadria.

Im Gegensatz zu diesem vollkommen defensiven Verhalten der in Venedig stationierten Seestreitkräfte erschienen bereits Ende Mai feindliche Verbände in den mitteldalmatinischen Gewässern. Ihren Unternehmungen schien die Absicht zugrunde zu liegen, unseren südlichen Kriegshafen Bocche di Cattaro durch Besetzung mitteldalmatinischer Inseln sowie durch Zerstörung der Bahnlinie bei Ragusa vom Hinterland abzuschneiden. Bereits am 27. Mai bewarf das italienische Luftschiff „Città di Ferrara" Sebenico mit Bomben, während am selben Tage von der Signalstation Lissa das Sichten von 3 Kreuzern, Typ „Quarto", gemeldet wurde. Am 1. Juni wurde von mehreren Signalstationen das Insichtkommen feindlicher Schiffe gemeldet, ebenso am 2. Juni südlich Meleda, und am 5. beschossen feindliche Schiffe die Seeleuchten Stoncica, Lagosta und Donzella. Um ein Vordringen des Feindes gegen die dalmatinischen Häfen zu verhindern, wurden von unseren Torpedobooten sämtliche wichtigen Durchfahrten Mitteldalmatiens durch Minen verlegt, und in der Nacht vom 6. auf den 7. Juni waren die Zerstörer der I. Torpedobootsdivision bis auf 50 sm südwestlich Lissa zur Suche nach dem Feinde vorgestoßen, während gleichzeitig die Kreuzer und Torpedoboote seewärts Kap Planka sich in Aufnahmestellung befanden. Doch wurde vom Feinde nichts gesichtet.

Am 17. Juli erschienen gegen 4 Uhr früh 1 Kreuzer Typ „Marsala" und 3 Zerstörer vor Lagosta und entsandten ein Landungsdetachement. Durch Un-

*) Insgesamt wurden in Pola die deutschen U-Boote „7", „8", „9", „18", „19", 42", „26" in Dienst gestellt.

Digitized by Google

aufmerksamkeit der Kabelwache — hier zeigte sich zum erstenmal die Unzuverlässigkeit unserer küstenländischen Bevölkerung — gelang es der gelandeten feindlichen Abteilung, die Kabelwache gefangen zu nehmen und das Kabel zu zerstören. Nachdem die Bemannung der Signalstation den Feind mit Gewehren beschossen hatte, zog sich dieser wieder auf seine Schiffe zurück, welche um 5 Uhr 30 Min. ausliefen und bald darauf außer Sicht kamen. Am darauffolgenden Tage um dieselbe Stunde erschienen 1 italienischer Kreuzer Typ „Quarto" und 3 Zerstörer vor Giuppana. Letztere liefen in den Hafen von Luka ein, landeten Abteilungen, zerstörten die Telegraphenleitung und rückten gegen die Signalstation vor, wurden aber bald darauf zur Wiedereinschiffung beordert. Um 6 Uhr verließ die Flottille den Hafen und kam mit Kurs gegen Italien außer Sicht.

Die nun von neuem in den adriatischen Gewässern erschienenen feindlichen Verbände boten erfolgversprechende Angriffsziele für unsere U-Boote. Am 9. Juli war es „U 4" gelungen, den englischen Kreuzer „Gloucester" durch einen Torpedotreffer zu beschädigen, und am 18. Juli versenkte dasselbe U-Boot den italienischen Panzerkreuzer „Giuseppe Garibaldi". Am Vorabend dieses Tages wurde von der Signalstation Radostak das Insichtkommen einer feindlichen Flottenabteilung gemeldet. Am Morgen des nächsten Tages beschossen die feindlichen Schiffe — es war die 5. italienische Division unter Kontreadmiral Trifari — die Bahnlinie bei Ragusa. „U 4", welches am Morgen ausgelaufen war, griff das feindliche Flaggenschiff an und versenkte es durch einen Torpedotreffer. Der Feind war ohne Flankensicherung gefahren, und erst kurz vor dem Torpedoschuß wurde gegen das sichtbare Sehrohr das Feuer eröffnet. Während die drei übrigen Schiffe mit erhöhter Fahrt gegen Westen dampften, nahmen einige Zerstörer die Verfolgung des U-Bootes auf.

Diesen Operationen war bereits die Besetzung der Insel Pelagosa durch den Feind vorausgegangen. War dieses Eiland auch als Insel ohne jegliche Bedeutung, so war es für die österreichische Flottenleitung doch deshalb von Wichtigkeit, weil man von ihm als vorgeschobener Signalstation ein großes Seegebiet überblickte und bei günstigen Witterungsverhältnissen auch die Schiffsbewegungen an der italienischen Ostküste beobachten konnte. Gleichzeitig mit einem als Scheinmanöver gegen Lagosta unternommenen italienischen Angriff wurde an einem der ersten Julitage eine Expedition zur Eroberung der kleinen Insel entsandt. Torpedobootszerstörer und Hilfskreuzer näherten sich im Dunkel der Nacht, landeten Truppen und nahmen den Leuchtturmwärter gefangen. Verteidigungsmittel und Vorräte wurden ans Land geschafft, in der Folgezeit Befestigungen geschaffen und eine Funkstation errichtet. Ein U-Boot blieb ständig bei der Insel stationiert. — Die österreichische Flottenleitung wußte von der Besetzung Pelagosas nichts, und erst das längere Schweigen der dortigen Station sowie das Nichterwidern der Anrufe benachbarter Signalstationen ließen vermuten, daß auf der Insel nicht alles in Ordnung sei. Am 13. Juli wurde von Sebenico aus S. M. S. „Tatra" und das Flugzeug „L 51" zur Erkundung gegen Pelagosa beordert, wobei festgestellt wurde, „daß Pelagosa-Grande vom Feinde besetzt und ein italienisches U-Boot Typ »Fiat« sich bei der Insel aufhalte". Der Flieger bekämpfte zuerst das U-Boot und eine Abteilung am Lande. „Tatra" beschoß die Radiostation, wobei der Radiomast zerstört und ein Depot zur Explosion gebracht wurde. Das U-Boot schoß aus etwa 2000 m auf „Tatra", doch gelang es diesem, dem Torpedo auszuweichen.

Die Insel mußte zurückerobert werden, wollte man den Italienern nicht die Überwachung unserer Küstenschiffahrt, des Verkehrs von Nord nach Süd ermöglichen, ihnen ein weiteres Vordringen in unsere mitteldalmatinische Inselgruppe

Digitized by Google

erleichtern. Für die Nacht vom 27. auf den 28. Juli war eine größere Flottillenunternehmung angesetzt, daran sollten auch „U 14" (früher „Curie") sowie drei Flugzeuge teilnehmen. Während eines derselben bestimmt war, Auslug nach U-Booten und etwaigen Minen zu halten, sollten die beiden anderen die Geschützbemannungen auf Pelagosa mit Maschinengewehren beschießen. Leider verhinderten ungünstige Witterungsverhältnisse die Teilnahme der Flugzeuge an der Unternehmung. Kurz vor dem Inseegehen wurden die Landungsabteilungen der Kreuzer auf Fahrzeugen der I. Torpedobootsdivision eingeschifft, und am Abend des 27. Juli liefen „Helgoland" und „Saida", von der I. und III. Torpedobootsdivision begleitet, aus Sebenico aus. Gleich nach Mitternacht trennten sich die Verbände. Während „Helgoland" mit der 2. Torpedobootsgruppe gegen Vieste steuerte, setzte „Saida" mit der I. Torpedobootsdivision und der 1. Torpedobootsgruppe Kurs auf Pelagosa. Um 5 Uhr früh kamen die Zerstörer vor Pelagosa an und beschossen die Nordseite der Insel, während „Lika" südlich der Insel kreuzte, um die feindlichen Stellungen zu flankieren. Durch das Granatfeuer fiel der Mast der Antenne, ein Wohnhaus wurde zerstört, ein sichtbarer Schützengraben der Länge nach beschossen und ein Depot zur Explosion gebracht. Da die Verhältnisse für eine Landung äußerst günstig schienen, befahl der Divisionsführer die Entsendung der Landungsabteilungen. Kurz darauf meldete die am weitesten nördlich befindliche „Tatra" ein feindliches U-Boot. „Tatra", „Balaton", „Orjen" und „Triglav" unterbrachen das Aussetzen der Boote und machten sofort Jagd auf das gegen Norden abgedrängte U-Boot. Dieses schoß auf etwa 80 m gegen „Balaton", doch gelang es diesem, dem Torpedo auszuweichen. Unterdessen waren die Detachements der Schiffe gelandet worden, wobei die landenden Boote mit Gewehr- und Maschinengewehrfeuer heftig beschossen wurden. Die sehr schneidig vorgehenden Abteilungen trafen auf betonierte Schützengräben, Stacheldrahtverhaue und auf bis zu 8 m Tiefe betonierte und mit Betondecken versehene Unterstände des Feindes, welche stark besetzt waren. Sofort nahmen alle Schiffe den Leuchtturm, die Kapelle und die Schützengräben, wo jetzt überall der Feind sichtbar war, unter lebhaftes Feuer. — Die nördliche Mauer des Leuchthauses wurde zum größten Teil umgelegt. Die Nordwand der Kapelle bekam einen klaffenden Sprung, und in die Mauern der Schützengräben wurden große Breschen geschlagen. Obgleich die Landungstruppen den in großer Übermacht befindlichen Gegner aus dem ersten Schützengraben vertrieben hatten, erschien die Besetzung der beherrschenden Punkte wegen der flankierenden, von See aus nicht einzusehenden Gräben undurchführbar. Gegen 6 Uhr befahl der Divisionskommandant die Einschiffung der Detachements. Nach Durchführung derselben traten die Verbände den Rückmarsch an und vereinigten sich um 7 Uhr 30 Min. mit „Helgoland" und „Saida". Letztere hatte während der Unternehmung im Süden von Pelagosa gekreuzt. „Helgoland" hatte in der Zwischenzeit die Semaphor- sowie die Funkstation von Vieste durch Artilleriefeuer zerstört. Im gesicherten Marsch gegen den Kanal von Lissa fahrend, wurde um 9 Uhr auf Pelagosa plötzlich eine hohe schwarze Rauchsäule sichtbar, anscheinend eine Explosion. Bald darauf wurde der Verband von einem U-Boot angegriffen, doch gelang es den beiden Kreuzern, den geschossenen Torpedos auszuweichen. Hatte das Unternehmen auch nicht zum gewünschten Erfolg geführt, so war dem Feinde doch schwerer Schaden zugefügt worden und die Grundlage für weitere Operationen geschaffen. — Das bei der Insel stationierte italienische U-Boot „Nereïde wurde am 5. August von unserem „U 5" durch Torpedoschuß versenkt. Am 10. und 11. August wurden von Lagosta aus mehrere Fliegerangriffe gegen Pelagosa durchgeführt und durch Bombentreffer dem Feinde schwerer Schaden zugefügt. Nachdem am 14. August die Insel von neuem erkundet worden war, wurde für den 17. der zweite Angriff angesetzt.

Digitized by Google

Es standen hierfür dem Flottillenführer die beiden Kreuzer „Helgoland", „Saida", die I., III., XII. Torpedobootsdivision sowie die beiden Zerstörer „Velebit" und „Dinara" zur Verfügung. Um 7 Uhr abends des vorhergehenden Tages liefen sämtliche Fahrzeuge aus Sebenico aus. Nach Passieren der Kanäle wurden „Saida", „Tatra" und die 23. Torpedobootsgruppe mit dem Auftrag abgeteilt, die Sicherungsstellung südlich von Pelagosa zu beziehen. Gegen 2 Uhr früh wurde die 1. Torpedobootsgruppe vorgeschickt, um, von Westen kommend, an der Südseite Pelagosas nach dem feindlichen U-Boot zu suchen und im späteren Verlaufe gegen U-Boote zu sichern. Als um 4 Uhr 30 Min. Pelagosa vorne in Sicht kam, liefen „Velebit" und „Dinara" vor, um gegen U-Boote aufzuklären und im weiteren Verlauf die Südseite der Insel unter Feuer zu nehmen. Zehn Minuten später ging die 1. Fahrzeuggruppe zum Angriff vor und eröffnete das Feuer gegen die gegen Norden gelegenen Stellungen des Feindes. Gleichzeitig beschoß auch „Helgoland" die feindlichen Stellungen auf 3000 m Entfernung. „L 54" griff in den Kampf ein und bewarf die feindlichen Stellungen mit Bomben. Unterdessen war die I. Torpedobootsdivision nahe unter Land gegangen. Der Funkmast wurde wiederum umgelegt, Baracken und sichtbare Zelte zerstört und an den Schützengräben gute Treffer erzielt. Die Geschützstände unter dem Leuchtfeuer sowie unter der Kapelle wurden beschädigt. Um 6 Uhr 20 Min. wurde die Beschießung eingestellt, während gleichzeitig die „Saida"-Gruppe in Sicht kam. Nach Vereinigung steuerte „Helgoland" von neuem gegen Pelagosa und eröffnete bald darauf das Feuer gegen die wenigen noch sichtbaren Ziele. Nach kurzer Beschießung wurde in gesicherten Marsch übergegangen und der Rückmarsch gegen Sebenico angetreten. Durch Beobachtung wurde am 21. August von „L 54" festgestellt, daß die Insel vom Gegner geräumt worden war, und die am 9. September bis auf die Höhe von Pelagosa angesetzte Erkundungsfahrt der Flottille, welche mit einer Landung auf dieser Insel verbunden war, bestätigte die Meldung. Bei der Rückkehr dieses Verbandes wurde das Torpedoboot „51 T" von dem französischen U-Boot „Papin" durch Torpedoschuß schwer beschädigt, konnte aber nach Sebenico geschleppt werden. So hatten diese wenigen, freilich tatkräftig durchgeführten Angriffe zum vollen Erfolg geführt und die Italiener anscheinend zu der Überzeugung gebracht, daß Pelagosa, diese „kostbare Insel", wie sie in einem ihrer Berichte hieß, nur unter schweren Verlusten zu halten sei, diese aber mit den erreichten Vorteilen nicht im Einklange ständen. Über Nacht war die Insel wieder geräumt, und bis zum Kriegsende blieb sie von beiden Parteien unbesetzt.

Ungeachtet der in Brindisi und Valona stationierten feindlichen Streitkräfte — nach einer Konfidentennachricht befanden sich in Brindisi die Linienschiffe „Regina Margherita" und „Benedetto Brin", die drei Panzerkreuzer der „Garibaldi"-Klasse mit „Vettor Pisani" sowie „Quarto", „Nino Bixio", „Dublin" und zahlreiche Zerstörer — wurden auch von dem in der Bocche stationierten Flottillenverband Streifzüge gegen die italienische Küste durchgeführt. Am 19. Juli hatte „Warasdiner" die Hafenanlagen, Tanks und Fabrikgebäude von Monopoli beschossen, und am 12. August waren 4 Zerstörer zum Angriff gegen wichtige Hafenplätze der italienischen Ostküste angesetzt worden. „Hußar" und „Turul" hatten Semaphor und Fabrikviertel von Bari, „Pandur" Molfetta und „Warasdiner" San Spirito beschossen. Am selben Tage wurde in der südlichen Adria unser U-Boot „U 3" vom französischen Zerstörer „Bisson" versenkt, nachdem es in der vorhergehenden Nacht, von einem feindlichen Dampfer gerammt, schwer beschädigt worden war. Einige Tage vorher war „U 12" vor Venedig gesunken. Es waren dies unsere ersten U-Bootsverluste, und wenn wir auch im Begriffe standen, mehrere kleine deutsche U-Boote in Pola zu übernehmen, so waren diese doch kein vollwertiger Ersatz. — Aus welchem Grunde es die Flottenleitung verabsäumt

Digitized by Google

hatte, Neubauten, oder zu mindestens die mit dem letzten Haushalt bewilligten Ersatzbauten durchzuführen, entzieht sich jetzt der Beurteilung. Anscheinend war unsere an und für sich nicht sehr leistungsfähige Industrie durch Heereslieferungen so sehr in Anspruch genommen, daß die Forderungen der Marine unberücksichtigt bleiben mußten.

Gleich zu Kriegsbeginn war von der österreichisch-ungarischen Marineleitung ein Spionagebureau in Bern errichtet worden. Dem Leiter desselben, Schkpt. Mayer, war es bald gelungen, Vertrauensmänner in Italien anzuwerben, und gegen Ende September wurde von diesen das Linienschiff „Benedetto Brin" im Hafen von Brindisi in die Luft gesprengt. Der italienischen Marineleitung blieb die Ursache lange verborgen, anfangs glaubte man an eine Selbstentzündung der Munition.

Mit großen Erwartungen, mit der Hoffnung auf ein baldiges Ende des Krieges und einen vollständigen Sieg waren die Italiener in den Krieg gezogen. Sie hielten ihren Erbfeind schon für dem Tode nahe und beeilten sich, an der Beute teilzunehmen. Doch schwere Rückschläge waren die Folge dieser übereilten Kriegserklärung. Schon am Isonzo wurde ihre Offensive zum Stillstande gebracht, und die wenigen in der Adria gegen unsere Küste unternommenen Vorstöße endeten ohne jeden Erfolg, im Gegenteil, die Verluste der feindlichen Seestreitkräfte überstiegen die der österreichischen Marine um ein Vielfaches. Das Gros der italienischen Flotte aber verblieb nach wie vor in ihrem für uns unerreichbaren Kriegshafen Tarent. Auch in den folgenden Monaten zeigte sie sich nicht ein einziges Mal, sondern befolgte so eigentlich dieselbe Zurückhaltung dem schwächeren Gegner gegenüber wie England. Auch dort wagte es die stärkste Flotte der Welt nicht, einen engen Blockadegürtel um Deutschland zu legen, sondern begnügte sich mit einer weiten, fast gefahrlosen Blockierung der Nordsee. Keine der beiden feindlichen Mächte war für den Fall einer etwaigen schweren Seeschlacht ihres Sieges allzu sicher. Die Marinen aller Feinde wählten „des Mutes besseren Teil, die Vorsicht". Ihre mächtige Propaganda im eigenen Lande und im neutralen Auslande jedoch brachte es zuwege, die Flotten der Mittelmächte verachtungsvoll als „in ihren Schlupfwinkeln und Löchern versteckte" zu bezeichnen, teils zum Zwecke, um die eigene Untätigkeit zu verschleiern, vielleicht auch um den schwächeren Gegner zu einem, als Angreifer, aussichtslosen Kampf zu verleiten. Daß dieses Verhalten der feindlichen Flotten einem wohl erwogenen, schon früher gefaßten Kriegsplan zugrunde lag, darf als sehr wahrscheinliche Vermutung gelten. Ob diese Taktik an sich gut oder schlecht war, bleibt wohl für immer dahingestellt. Amerikas Haltung während des Weltkrieges brachte den Verbandsmächten den Sieg, und dieser die theoretische Bejahung dieser Frage. Für Italien hatten die schweren Anfangsverluste und die erschütterte Volksstimmung die Verabschiedung des Vizeadmirals Herzog der Abbruzzen zur Folge. Doch auch seinem Nachfolger blieben schwere Enttäuschungen nicht erspart, und ungeachtet der von Monat zu Monat steigenden materiellen Überlegenheit der im Mittelmeer operierenden feindlichen Seestreitkräfte blieben unsere Küstengewässer von ihnen verschont.

Gesamtverluste bei den Kämpfen in der Adria im Zeitraum vom 24. Mai 1915 bis Mitte Oktober 1915.

Österreich-Ungarn.

U-Boot	Zeit und Ort
„U 12"	Anfang August vor Venedig.
„U 3"	12. August — Südadria — durch französischen Zerstörer „Bisson".

Digitized by Google

Italien.

Schiffsname	Tonnen	Armierung	Stapellauf
Linienschiff „Benedetto Brin"	15 000	{ vier 30,5 cm; vier 20,3 cm; zwölf 15,2 cm }	1901
Panzerkreuzer „Amalfi"	10 400	vier 25,4 cm; acht 19 cm	1908
Panzerkreuzer „Giuseppe Garibaldi" .	7 350	{ ein 25,4 cm; zwei 20,3 cm; vierzehn 15,2 cm }	1899
Zerstörer „Turbine"	376	vier 7,6 cm; 2 T. R.	1901
Torpedoboote „5 PN", „6 PN", „17 OS"	130	ein 5,7 cm; 2 T. R.	1912/13
U-Boot „Medusa"	300	2 T. R.	1911
U-Boot „Nereïde"	300	2 T. R.	1913
U-Boot „Nautilus"	300	2 T. R.	1913

Indienststellungen.

Österreich-Ungarn.

Torpedoboote	„82 F", „84 F", „86 F", „87 F", „88 F"	258 t	28 kn.
U-Boote	„10", „11", „15", „16", „17"	deutsche Weserboote.	
Die deutschen U-Boote .	„7", „8", „9", „18", „19", „24", „26".		

Ferner waren die für den Unterseehandelskrieg im Mittelmeer bestimmten deutschen U-Boote „U 34", „U 35" und „U 39" im Golf von Cattaro eingelaufen.

(Fortsetzung folgt.)

Über Kleine Kreuzer.

Von Ober-Marinebaurat Ahnhudt.

Es ist eine bekannte Tatsache, daß in der Kunst nicht nach der Elle gemessen werden darf, daß ein Kunstwerk nicht nach Kubik- oder Quadratmetern bewertet wird, sondern nach der geistigen Leistung, deren Ausdruck es darstellt. Dasselbe Gesetz gilt auch für Werke der Technik, aber der ungeschulte Beurteiler ist nur zu sehr geneigt, es hierbei zu vernachlässigen. Dem Auge macht zunächst die Größe Eindruck, und um den inneren Wert eines technischen Werkes richtig beurteilen zu können, fehlen meistens die Vorkenntnisse. Ein Schnelldampfer mit seinen riesigen Abmessungen, seiner gewaltigen Maschinenanlage und prunkenden Einrichtung wird leicht höher bewertet als das U-Boot, und doch ist das kleine Boot als Verkörperung von wissenschaftlicher Forschung, Erfindertätigkeit, konstruktiver und handwerksmäßiger Geschicklichkeit dem großen Bruder ebenso überlegen wie ein Chronometer einer Turmuhr oder ein Luftschiffmotor der gleich starken Balanciermaschine.

Auch bei Beurteilung des technischen Wertes von Kriegsschiffen ist die Elle nicht der richtige Maßstab. Gewiß erfordern Entwurf und Bau eines Großkampfschiffes eine Unsumme von geistiger Arbeit und handwerksmäßiger Geschicklichkeit, aber wenn man ein Großkampfschiff mit einem Kleinen Kreuzer vergleicht, wird man erstaunt sein zu finden, daß mitunter das kleine Schiff in konstruktiver und baulicher Beziehung höher steht als das große. Es ist dies auch in gewisser Beziehung erklärlich. Die Anzahl der Einzelheiten, aus denen ein

Digitized by Google

großes Schiff besteht, ist derart ungeheuerlich, daß in keiner Marine Zeit und Personal vorhanden ist, alles neu durchzuarbeiten; schon diese beiden Rücksichten verlangen gebieterisch, sich bei den Einzelheiten möglichst zu beschränken und, wenn es irgend geht, sich an vorhandene Ausführungen als Vorbilder anzulehnen. Der Konstrukteur und noch mehr der Bauleiter sind froh, wenn sie die gestellten Fristen innehalten können, die Möglichkeit, in Einzelheiten sich wirklich zu vertiefen, verringert sich mit gesteigertem Bautempo. Es kommt hinzu, daß man es sich bei einem großen Schiff doppelt überlegt, von bewährten Vorbildern abzuweichen und dadurch vielleicht das große Werk zu schädigen. Je kleiner das Schiff, desto geringer ist die Zahl der Einzelheiten, desto eher ist die Möglichkeit, hierin Neues zu schaffen. Der etwaige Schaden einer weniger gut gelungenen Konstruktion ist kleiner und wirkt nicht so abschreckend wie beim großen Schiff, bei der kürzeren Bauzeit läßt sich der Erfolg einer neuen Konstruktion schneller übersehen, was ein wesentlicher Ansporn zu neuen Versuchen ist. Die Hauptsache aber ist, daß beim Kleinen Kreuzer die Geschwindigkeit eine noch größere Rolle spielt als beim Großen Kreuzer oder beim Linienschiff, und daß diese Geschwindigkeit nur durch denkbar größte Gewichtsersparnisse beim Schiffskörper und bei der Maschine herauszuholen ist. Gewichtsersparnis erfordert aber Hochwertigkeit der Konstruktion und der Arbeitsausführung, und tatsächlich stehen beide beim Kleinen Kreuzer, wenigstens in Deutschland, auf noch höherer Stufe als bei den großen Schiffen. Es ist danach zu verstehen, wenn der Schiffbauer, der große und kleine Kriegschiffe zu konstruieren hat, dem Kleinen Kreuzer seine besondere Liebe zuwendet.

Indessen sollen uns hier nicht die technischen Einzelheiten interessieren, wir wollen uns lediglich mit der Typenfrage beschäftigen, und wir werden finden, daß, auch von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet, der Kleine Kreuzer ebensoviel Kopfschmerzen machen kann und nicht weniger Überlegungen verlangt als die Großkampfschiffe. Schon die Zweckbestimmung ist für letzteren Typ leichter: Ein Linienschiff und heute auch der Große Kreuzer sollen in der rangierten Schlachtlinie kämpfen und sind lediglich hierfür zu entwerfen. Naturgemäß haben bei den Vorarbeiten für diese Schiffe die im Wettstreit liegenden Nationen einander scharf im Auge, und da der Zweck dieser Typen bei allen Nationen gleich ist, so ergibt sich eine gewisse Einheitlichkeit der Anforderungen und demgemäß auch eine gewisse Gleichmäßigkeit in der Lösung der Aufgabe, die dazu geführt hat, daß heutzutage alle neueren gleichaltrigen Schlachtschiffe ungefähr das gleiche Deplacement aufweisen, ebenso wie die Geschwindigkeit praktisch gleich ist und auch die schwere Artillerie im Kaliber, Geschützzahl und -aufstellung keine erheblichen Unterschiede aufweist. Mögen die Einzelheiten, das System der Maschinen, der Aufbau des Schiffes, das Kaliber, Geschützzahl und -aufstellung der Mittelartillerie, die Bemastung usw. noch so sehr voneinander abweichen, die Typen sind, wenn auch äußerlich sehr verschieden, doch im Kern einander ähnlich und weichen, in großen Zügen betrachtet, im wesentlichen nur im Panzerschutz voneinander ab.

Nicht so einfach ist die Zweckbestimmung beim Kleinen Kreuzer, an den zunächst zwei völlig verschiedene und nur schwer miteinander in Einklang zu bringende Forderungen gestellt werden. Er soll einerseits die Kampfflotte unterstützen, und er soll anderseits den feindlichen Handel stören oder den eigenen Handel schützen, gegebenenfalls auch das Reich im Ausland vertreten. Beide Aufgaben sind in ihrem Wesen so verschieden, daß sie eigentlich zwei vollständig verschiedene Typen verlangen, mit einem Typ jedenfalls einwandfrei nicht zu lösen sind. Bei der Kampfflotte soll der Kleine Kreuzer das Auge des Führers sein, eine Aufgabe, die ihm auch im Zeitalter der Luftschiffe und Flugzeuge bleibt, da die Luftwaffen nicht unter allen Verhältnissen zuverlässig genug sind. Dazu muß

Digitized by Google

er vor allem eine hohe Geschwindigkeit besitzen, die es ihm ermöglicht, feindlichen Großen Kreuzern möglichst bei jedem Wetter auszuweichen, und er darf nicht groß sein, um möglichst wenig aufzufallen. Er soll zu schnellen Vorstößen geeignet sein und wird dabei Gelegenheit zum Legen von Minen haben. Er soll Torpedoboote an den Feind bringen, ihnen Rückhalt sein und feindliche leichte Streitkräfte verjagen, also muß er handig sein, um mit Torpedobooten zusammen manövrieren, feindlichen Torpedos ausweichen und die eigenen Torpedos, die Waffe des Schwächeren, anbringen zu können, kurz er soll die Eigenschaften von Torpedobooten in höherem Maße als diese selbst besitzen. Bei Mangel an Flugzeugmutterschiffen soll er befähigt sein, Flugzeuge, wenn auch nur vorübergehend, zu tragen und an den Feind zu bringen, auch soll er zur Bekämpfung der Flugwaffen besonders gut ausgestattet sein. Er darf nicht teuer sein, damit seine Zahl groß sein kann und damit im Falle seines Verlustes der Schaden möglichst klein ist. Also die Hauptbedingungen für den Kreuzer der Schlachtflotte, den wir „Flottenkreuzer" nennen wollen, auch „Spähkreuzer" wäre eine richtige Bezeichnung, sind: hohe Geschwindigkeit und kleines Deplacement. Um dies zu erreichen, wird an anderen Eigenschaften gespart werden müssen. Die Kampfkraft darf zurückstehen, da der Flottenkreuzer sich im Notfall auf den Rückhalt schwerer Streitkräfte verlassen und sich daher mit so viel Artillerie begnügen kann, daß er imstande ist, Torpedoboote zu verscheuchen und sich gegen die leichteren Gegner im Wasser und in der Luft zu wehren. Dagegen wird die Torpedoarmierung zu bevorzugen sein, die wesentlich weniger Gewicht beansprucht als die Geschütze und auf dem Flottenkreuzer, der Torpedoboote führen soll, auch an den Feind herangebracht werden kann. Der Panzer braucht nur gegen Sprenggranaten der Mittelkaliber zu schützen, auf Unterwasserschutz, der bei dem kleinen Deplacement doch nicht wirksam ausgestaltet werden kann, muß verzichtet werden. Die Dampfstrecke braucht nicht groß zu sein, die Maschinen und Kessel können leicht, torpedobootsmäßig, gebaut sein, da genügend Gelegenheit zur häufigen Überholung vorhanden ist, es kann reine Ölfeuerung gewählt werden, da immer Häfen mit genügendem Ölvorrat erreichbar sind, auf Bequemlichkeit für die Besatzung kann in höherem Maße verzichtet werden als bei einem Schiff, das ins Ausland geht.

Alle diese Forderungen brauchen wir nur umzukehren, um die Ansprüche an den zweiten Typ, den wir „Auslandkreuzer" nennen wollen, kennen zu lernen. Auch dieser zerfällt in zwei Typen, den Handelsjäger und den Handelsschützer, die verschiedenen Bedingungen entsprechen müssen. Ersterer wird im allgemeinen das Schiff der kleinen Seemacht sein, die mit ihren Mitteln sparsam umgehen muß, letzterer das der großen. Der Jäger soll den feindlichen Handel stören, dazu braucht er keine hohe Geschwindigkeit, so wünschenswert diese natürlich in jedem Fall bleibt, denn nur wenige Handelsschiffe fahren mehr als 12 kn. Da mit langem Aufenthalt in warmen Gewässern zu rechnen ist, wird der Kreuzer zudem schnell bewachsen und schon deshalb nicht in der Lage sein, eine hohe Maschinenleistung auszunutzen. Einem Gegner wird er sich aber durch die Flucht kaum entziehen können, da seine Geschwindigkeit auch bei größerem Probefahrts-Geschwindigkeitsüberschuß durch die unvermeidlichen Begleiterscheinungen einer längeren Kreuzfahrt, bewachsenen Boden, schlechte Kohlen, verschmutzte Kessel und dergleichen, stark leiden wird. Dafür braucht er eine große Dampfstrecke, weil er nicht auf Stützpunkte rechnen darf, und er muß in erster Linie Kohlen brennen, die er von gekaperten Schiffen übernehmen kann, darf sich aber nicht auf das Erbeuten von Öl verlassen. Maschinen und Kessel müssen für eine lange Betriebszeit ohne die Möglichkeit, einen Hafen aufzusuchen, also schwerer

Digitized by Google

gebaut sein, die Besatzung muß wegen des Aufenthaltes in den Tropen bequemer untergebracht werden als auf Schiffen, die nicht die heimischen Gewässer verlassen. Schließlich muß die Kampfkraft möglichst groß sein. Ist der Kreuzer einmal entdeckt, so kann er, wie oben gesagt, nicht fortlaufen, sondern muß sich dem Verfolger stellen und ihn derart abkämpfen, daß dieser ihm nicht auf den Fersen bleiben und auch möglichst nicht mit den heutigen Nachrichtenmitteln Hilfe herbeirufen kann. Also er braucht eine wirksame Artillerie, wenn möglich Geschütze, die dem Gegner an Reichweite überlegen sind. Unwichtiger ist die Torpedoarmierung, die bei dem Kampf zwischen einzelnen Schiffen keine genügende Reichweite besitzt und daher nur Zufallsaussichten hat. Notwendig ist ausgedehnter Panzerschutz, denn etwaige Gefechtsschäden sind nur mit Bordmitteln zu reparieren. Auf Torpedoschutz möchte ich keinen Wert legen, denn nach einem Torpedotreffer wird der Kreuzer, ob mit oder ohne Torpedoschutz, seine Tätigkeit voraussichtlich einstellen müssen. Ob die Möglichkeit zum Legen von Minen vorhanden sein soll, wird verschieden beurteilt, wichtig ist diese Eigenschaft sicher nicht. Dagegen wird es notwendig sein, einige Flugzeuge so unterzubringen, daß sie gegen Wind und Wetter geschützt sind, da für das Aufsuchen der Beute im künftigen Kriege Flugzeuge nicht entbehrt werden können. Also Dampfstrecke und Kampfkraft, vor allem überlegene Artillerie, stehen in erster Linie und diese bedingen ein großes Deplacement.

Der Gegner des Handelsjägers ist der Handelsschützer, an den wieder andere Forderungen zu stellen sind. Vor allem richtet sich seine Geschwindigkeit nicht nach dem langsamen Handelsschiff, sondern nach dem zu verfolgenden Handelsjäger, muß also größer sein als bei letzterem. Gehört er einer Marine an, die über ein gutes Netz von Stützpunkten und andere Versorgungsmöglichkeiten verfügt, wie die englische, so kann an der Dampfstrecke gespart werden, die aber bei der nordamerikanischen und japanischen Marine mit ihren großen Seeentfernungen wieder stärker bewertet werden muß. Die Frage der Kohlefeuerung ist aus denselben Gründen weniger wichtig, besonders da auf See die Übernahme von Öl aus hierfür eingerichteten Hilfsschiffen leichter ist als bei Kohle. Daß die Artillerie dem Gegner möglichst überlegen sein soll, ist selbstverständlich. Die Panzerung sollte so stark sein, daß ein unmittelbarer Verlust des Schiffes im Gefecht vermieden, also vor allem die Schwimmfähigkeit des Schiffes gewahrt wird; das bedeutet verhältnismäßig dicken Panzer für die lebenswichtigen Teile, aber von geringerer Ausdehnung. Gefechtsschäden, die sich beim Handelsjäger nicht mit Bordmitteln beseitigen lassen, werden dessen Tätigkeit bald beenden und dadurch wenigstens mittelbar seinen Verlust herbeiführen. Der Handelsschützer kann Stützpunkte anlaufen, wird also in seiner Tätigkeit durch Gefechtsschäden, die ihn nicht unmittelbar vernichten, nur vorübergehend gehemmt. Mit Rücksicht hierauf würde ich auch den Torpedoschutz bei ihm für wertvoller halten als bei seinem Gegner. Über Unterbringung von Flugzeugen gilt das beim Handelsjäger Gesagte. Es ist offensichtlich, daß der Handelsschützer, der stärkeren Marine angehörend, ohne weiteres als Handelsjäger dienen kann, während ein guter Handelsjäger durchaus nicht zum Schutze des Handels befähigt zu sein braucht. Ebenso ist klar, daß der Handelsschützer in vielen Fällen gute Dienste in der Heimatflotte leisten kann. Daß beide Typen des Auslandkreuzers hervorragend befähigt sind, die Heimat im Ausland zu vertreten, den Kolonialdienst zu versehen und diplomatischen Zwecken zu dienen, sei der Vollständigkeit wegen erwähnt.

Also hohe Geschwindigkeit und geringe Größe für den Flottenkreuzer, starke Kampfkraft und gute Seeausdauer für den Auslandkreuzer. Wir sehen demnach, daß die strenge Erfüllung dieser Bedingungen Typen schaffen würde, die mit Aus-

Digitized by Google

nahme des Namens „Kleiner Kreuzer" wenig miteinander gemein haben. Der reine Flottenkreuzer kann als ein weiter entwickeltes Torpedoboot bezeichnet werden, während der Auslandkreuzer die Vorstufe zum Panzerkreuzer darstellt. Ein guter Flottenkreuzer wird nicht für das Ausland taugen, und umgekehrt. Also das Ideal ist es, für beide Zwecke besondere Typen zu bauen. Leider sind aber bei der Typenbestimmung nicht nur militärische und technische Interessen zu beachten, sondern die entscheidende Rolle spielt, wie meistens in der Technik, die Geldfrage. Diese hat die gleichzeitige Entwickelung der beiden Kreuzertypen in Reinkultur nur dem reichen England gestattet, während die übrigen Staaten entweder sich mit einem Typ begnügten oder Schiffe bauten, die recht und schlecht gleichzeitig den Zwecken als Flottenkreuzer und Auslandkreuzer dienen mußten und daher eine mehr oder weniger glückliche Vereinigung dieser beiden Typen darstellten. — Wenn wir im folgenden eine kurze geschichtliche Übersicht über die Entwicklung des Kleinen Kreuzers bei den Hauptseemächten geben wollen, so stoßen wir von vornherein auf die Schwierigkeit, festzustellen, was eigentlich unter einem „Kleinen Kreuzer" zu verstehen ist. Die Typbezeichnungen in den einzelnen Marinen geben kein klares Bild, da sie dem Wechsel der Zeiten entsprechend sich mitunter wandeln und zum Teil auch aus etatspolitischen Gesichtspunkten gewählt sind. Insbesondere gehen die Begriffe „Kleiner" und „Großer" Kreuzer häufig ineinander über. Das Deplacement bildet kein genügendes Kennzeichen, denn die neuesten „Kleinen Kreuzer" sind sämtlich ebenso groß oder größer als die ersten Panzerkreuzer oder „Großen" Kreuzer. Der Einfachheit wegen sollen als „Kleine Kreuzer" alle Schiffe bezeichnet werden, die leichten Panzerschutz, aber keinen schweren Seitenpanzer besitzen, wobei der bei den neueren Typen vorhandene Seitenschutz aus 50—60 mm dicken Panzerplatten nicht als „schwerer" Seitenpanzer angesehen werden soll. Schiffe ohne jeden Panzerschutz rechnen wir hierbei zu Kanonenbooten oder zu Torpedobooten, während Schiffe mit schwerem Seitenpanzer zu den Panzerkreuzern gehören und damit aus dem Rahmen dieser Betrachtung herausfallen.

Am folgerichtigsten ist bei der Entwicklung des Kleinen Kreuzers Deutschland vorgegangen. Seine ersten Avisos, wie die Kleinen Kreuzer damals hießen, „Blitz", „Pfeil" (Stapellauf 1882), „Greif" (1886), „Wacht" (1887), „Jagd" (1888), „Meteor" (1890), „Komet" (1892), „Hela" (1895) waren reine Flottenkreuzer mit einer für die damalige Zeit hohen Geschwindigkeit, kleinem Deplacement (1000 bis 2000 t) und schwacher Armierung, während der Auslandsdienst zunächst von ungeschützten Schiffen, wie „Arcona" und „Alexandrine" (1885), „Schwalbe" (1882), „Sperber" (1888) und der „Bussard"-Klasse (1890) versehen wurde, zu denen noch die Kanonenboote traten. Dazwischen wurden „Prinzeß Wilhelm" und „Irene" (1887) gebaut, die man bei ihrem für die damaligen Verhältnisse großen Deplacement von 4400 t und der starken Armierung von vier 15 cm- und acht 10,5 cm-Geschützen als Auslandkreuzer bezeichnen kann, wenngleich ihre Dampfstrecke mit 3000 sm nicht besonders groß war, und vor allem „Gefion" (1893), die mit 4100 t, zehn 10,5 cm-Geschützen und einer Dampfstrecke von 6500 sm ein vorzüglicher Auslandkreuzer und für eine Verwendung im Ausland besonders durch die gekupferte Holzbeplankung der Außenhaut geeignet war. Auch die damals entstandene „Kaiserin Augusta" (1892), mit 6050 t, 21,5 kn und zwölf 15 cm-Geschützen, sowie die 1897/98 abgelaufene „Hertha"-Klasse mit 5600 bis 5900 t, 19 kn und zwei 21 cm- sowie acht 15 cm-S.K. müssen wir trotz ihrer Bezeichnung als „Große geschützte Kreuzer" hierher rechnen, da sie keinen Seitenpanzer besitzen und ihr Deplacement nicht größer ist als das gleichaltriger englischer „Kleiner" Kreuzer. Mit ihrer starken Armierung und — wenigstens

Digitized by Google

auf der „Hertha"-Klasse — reichlichen Wohnräumen, zudem zum Teil gekupfert, waren sie vom damaligen Standpunkt aus gute Auslandkreuzer. Von 1897 ab, seit dem Stapellauf von „Fürst Bismarck", verschwindet der „Große geschützte Kreuzer" bei uns und wird durch den Panzerkreuzer ersetzt.

Mit der „Gazelle"-Klasse (1898) wird die bisherige Trennung zwischen Flotten- und Auslandkreuzer aufgegeben und beharrlich ein Einheitstyp entwickelt, der gleichermaßen zum Dienst in der Flotte und im Ausland befähigt sein soll und von der „Gazelle" (2650 t, 19 kn, zehn 10,5 cm-S.K.) in gleichmäßiger ruhiger Steigerung bis zur letzten „Leipzig" (1918) führt, die 5600 t groß ist, etwa 30 kn läuft und eine Armierung von acht 15 cm-S.K. nebst drei 8,8 cm-Flak aufweist. Vom Flottenkreuzer haben diese Schiffe die hohe Geschwindigkeit, vom Auslandkreuzer dagegen alle anderen Eigenschaften, „Gazelle" und „Niobe" sogar Holzbeplankung der Außenhaut mit Kupferbeschlag. Die Armierung ist stark, aber an der unteren Grenze dessen, was vom Handelsjäger verlangt werden muß. Da der Geldmangel die Entwicklung von zwei Typen verbot, behalf man sich, indem man die jeweilig neuesten Typen in der Heimat als Flottenkreuzer verwandte und sie später, wenn für diesen Zweck neuere Typen zur Verfügung standen, ins Ausland sandte. In diesen 20 Jahren findet man kein einziges Mal ein Abweichen von dem einmal als richtig erkannten Weg. Jeder neue Typ stellte eine geringe, nach außen meistens wenig in die Erscheinung tretende Verbesserung des Vorgängers dar, die sich am besten in der fortdauernden, aber geringen Deplacementssteigerung um je etwa 200—400 t ausdrückt, die nur beim Übergang von der „Gazelle"- zur „Bremen"-Klasse 600 t und beim Sprung von der „Dresden"- zur „Kolberg"-Klasse 700 t beträgt. Was diese Schiffe unter den denkbar schwierigsten Verhältnissen in der Heimat und im Handelskriege geleistet haben, bildet ein Ruhmesblatt der Marine und zeigt, daß die Entwicklung richtig gewesen ist. Allerdings darf nicht verschwiegen werden, daß der Kompromiß, den die Schiffe darstellten, auch seine Schattenseiten hatte. Die Kreuzer waren im Handelskriege den feindlichen reinen Auslandkreuzern, die viel größer und stärker bewaffnet waren, naturgemäß unterlegen, während sie für den Flottendienst reichlich groß und kostspielig geworden waren, und bei weiterer Entwicklung wäre auch bei uns eine nochmalige Trennung der Typen unvermeidlich gewesen. Die Ansätze hierzu, die während des Krieges gemacht wurden, fielen der weiteren Entwicklung der Verhältnisse zum Opfer. — Ende 1915 bzw. im Frühjahr 1916 liefen die beiden Minendampfer „Brummer" und „Bremse" vom Stapel, die unter Verwendung von vorhandenen russischen Hauptmaschinen in erster Linie zum Minenlegen gebaut wurden und daher aus dem Rahmen der sonstigen Entwicklung herausfielen. Soweit dies bei ihrem besonderen Verwendungszweck, dem Minenlegen, möglich war, waren sie als Flottenkreuzer gebaut, mit leichten Maschinen, hoher Geschwindigkeit (29,5 kn), leichtem Panzer und vier 15 cm-S.K. Das immerhin noch hohe Deplacement von 4300 t erklärt sich aus der Notwendigkeit, 400 Minen unterzubringen und wegen des Ölmangels neben Öl auch Kohlen zu brennen.

In England stieg in der Zeit von 1890—1893 das Deplacement der Kleinen Kreuzer von 1900 t auf 4400 t, bei einer Geschwindigkeit von 19 bis 20,5 kn und einer auffallend starken Armierung. Augenscheinlich waren diese Schiffe in der Hauptsache für den Auslanddienst bestimmt. Dann nähert sich 1896 bis 1900 die „Pelorus"-Klasse mit rund 2200 t, 20 bis 21 kn und acht 10 cm-Geschützen dem Typ des Flottenkreuzers, dem sich die „Topaze"-Klasse 1903/04 mit 3000 t, etwa 22½ kn und zwölf 10 cm-Geschützen anschließt. Die nächste Klasse, „Forward" (1904/05), ist mit etwa demselben Deplacement und etwa 3 kn

Digitized by Google

Stapellauf	Deutschland				England							
					Flottenkreuzer				Auslandkreuzer			
	Namen	Deplacement t	Geschwindigkeit kn	Artillerie cm	Namen	Deplacement t	Geschwindigkeit kn	Artillerie cm	Namen	Deplacement t	Geschwindigkeit kn	Artillerie cm
1902/03 . . .	„Bremen"	3250	23,5	*10* · 10,5	„Topaze"	3050	22,5	*12* · 10,2	„Challenger"	5970	21,1	*11* · 15,2
1904/05 . . .	„Königsberg"	3400	24,1	*10* · 10,5	„Forward"	2900	25,2	*9* · 10,2	—	—	—	—
1906	„Nürnberg"	3470	25,7	*10* · 10,5	—	—	—	—	—	—	—	—
1907	„Dresden"	3650	24,5	*10* · 10,5	—	—	—	—	—	—	—	—
1908	„Kolberg"	4350	27,0	*12* · 10,5	„Boadicea"	3350	25,9	*6* · 10,2	„Bristol" (09)	4900	26 bis 26,8	*2* · 15,2 *10* · 10,2
1911	„Straßburg"	4550	28,3	*12* · 10,5	„Aktive"	3500	26,0	*10* · 10,2	„Dartmouth"	5300	26 bis 27	*8* · 15,2
									„Chatham"	5500	25,7	*8* · 15,2
1912	„Rostock"	4900	29,3	*12* · 10,5	Die folgenden Schiffe haben reine Ölfeuerung.				„Sydney"	5700	25,5 bis 26	*8* · 15,2
1913	„Graudenz"	4900	29,2	*12* · 10,5	„Arethusa"	3560	27,5	*2* · 15,2 *6* · 10,2	„Birmingham"	5530	25,5 bis 26	*9* · 15,2
1915	„Frankfurt"	5150	28,6	*8* · 15 *4* · 5,2	„Cambrian"	3810	29 (?)	*2* · 15,2 *8* · 10,2	„Birkenhead"	5500	25,5	*9* · 15,2
1915/16 . . .	„Königsberg"	5300	29,4	*8* · 15 *2* · 8,8	„Ceres"	4260	29,1	*5* · 15,2 *2* · 7,6	„Raleigh"	9910	31,0	*7* · 19
1918	„Leipzig"	5600	29,2	*8* · 15 *3* · 8,8	„Danaë"	4730	29,2	*6* · 15,2 *2* · 10,2	—	—	—	—
					„Emerald"	7730	32 (?)	*7* · 15,2 *4* · 10,2				

Digitized by Google

höherer Geschwindigkeit, aber einer Armierung von nur zehn 7,6 cm-K., die erst später durch neun 10,2 cm-S.K. ersetzt werden, ein richtiger Flottenkreuzer. Die Auslandkreuzer wurden in dieser Zeit durch zahlreiche große geschützte Kreuzer vertreten, bei denen das offensichtliche Bestreben, die gleichzeitigen französischen Handelsjäger zu übertrumpfen, in der „Powerful"-Klasse (1895) bis zum Deplacement von 14 400 t führt, das in der nächsten Klasse, der „Diadem" (1896 bis 1898), noch 11 000 t bleibt. Mit diesen Klassen schoß England aber über das Ziel hinaus. Die Schiffe waren so groß und wertvoll, daß der bisherige Schutz lediglich durch das Panzerdeck nicht genügte und diese Großen geschützten Kreuzer durch Panzerkreuzer, deren Entwicklung im Anschluß an die „Diadem"-Klasse mit der „Cressy"-Klasse (1899) beginnt, ersetzt wurden. Da diese Panzerkreuzer aber dann für den Dienst in der Heimat gebraucht wurden, ergab sich die Notwendigkeit, für Auslandzwecke kleinere Typen zu schaffen, und daher setzt um diese Zeit die Scheidung der geschützten Kreuzer in Flottenkreuzer und Auslandkreuzer ein, die nunmehr strenge durchgeführt wird, erstere mit Deplacements von zunächst rund 3000 t, letztere von rund 6000 t. Die Verhältnisse haben es allerdings mit sich gebracht, daß die englischen Auslandkreuzer während des Krieges im wesentlichen in der Heimat verwendet worden sind. Die Entwicklung beider Typen seit 1900 ist in der umstehenden Tafel dargestellt, denen zum Vergleich die gleichaltrigen deutschen Schiffe beigefügt sind, denn da Frankreich inzwischen den Bau Kleiner Kreuzer gänzlich eingestellt hatte, waren die einzigen möglichen Gegner die deutschen Kleinen Kreuzer.

Auffallend ist die ruhige Entwicklung dieser beiden Typen. Der Flottenkreuzer steigt ähnlich wie bei uns langsam und gleichmäßig von 3000 t um je einige Hundert Tonnen von Typ zu Typ auf 4730 t, während der Auslandkreuzer, zunächst etwa 6000 t, auf 5000 t herabgeht und dann wieder auf 5500 t steigt. Mit dem Kriege wird bei beiden Typen die Entwicklung in ungestümer Weise beschleunigt. Der Flottenkreuzer erreicht mit der E-Klasse, die ich wegen ihrer starken Torpedoarmierung hierzu rechnen möchte, plötzlich 7730 t, während der Auslandkreuzer mit der „Raleigh" ebenso plötzlich auf fast 10 000 t emporschnellt. Es wiederholt sich dieselbe Erscheinung, die im Jahre 1895 als Antwort auf die französischen Handelszerstörer den „Powerful" und „Terrible" mit 14 000 t brachte, das Bestreben, dem Gegner Schiffe entgegenzustellen, die ihn in jeder Beziehung erdrücken sollten. Wir können nicht ohne Befriedigung feststellen, daß England, nach langem Zögern und erst durch die Erfahrungen des Krieges dazu gebracht, sich genötigt gesehen hat, gegen unsere Kleinen Kreuzer derartige Schiffe zu bauen.

Die beiden englischen Typen unterscheiden sich vor allem durch die Artillerie, die beim Auslandkreuzer folgerichtig erheblich schwerer ist als beim Flottenkreuzer, während der Panzer, obwohl im allgemeinen beim kleineren Schiff dünner, keine besonders charakteristischen Unterschiede aufweist. Die Geschwindigkeit der beiden Typen ist in den Jahren 1908—1912 annähernd gleich, beim Auslandkreuzer eher höher, was aus seiner Eigenschaft als Handelsschützer zu erklären ist. Erst mit dem Übergang zur reinen Ölfeuerung, die damals nur dem Flottenkreuzer gestattet war, erreicht dieser eine erhebliche Überlegenheit von 1½ bis 3½ kn. Die „Raleigh"-Klasse, die als Auslandkreuzer neben Ölkesseln für die Kreuzfahrt Kohlekessel besitzt, erzielt trotzdem eine Geschwindigkeit von 31 kn, die derjenigen der gleichaltrigen Flottenkreuzer überlegen ist, ein Zeichen dafür, wie hoch auf Grund der Kriegserfahrungen die Geschwindigkeit für den Handelsschutz gewertet wird. Ob England mit seinen letzten Typen nicht vielleicht ebenso wie mit „Powerful" und „Terrible", die ohne Nachfolger blieben, über das Ziel hinausgeschossen hat, muß die Zukunft lehren.

Digitized by Google

Die Engländer werfen uns mit Vorliebe vor, daß unsere Kreuzer größer und langsamer sind als ihre, wobei sie den deutschen, verschiedenen Zwecken dienenden Typ schlankweg mit ihrem Flottenkreuzer vergleichen. Ohne auf die Würdigung der verschiedenen Bewaffnung und Panzerung einzugehen, ergibt sich aus dem Vorstehenden schon die Unmöglichkeit eines solchen Vergleichs. Wir hatten eben keine Flottenkreuzer, sondern, wie stets aufs neue betont werden muß, ein Mittelding zwischen Flotten- und Auslandkreuzer, letzterem näher stehend, und mit den englischen Auslandkreuzern verglichen ist unser Deplacement niedrig. Der Vorwurf geringerer Geschwindigkeit ist nach der vorstehenden Tafel zurückzuweisen, im Gegenteil sind unsere Kreuzer bis 1913 den englischen an Geschwindigkeit um 1 bis 2 kn überlegen gewesen. Erst nach Einführung der reinen Ölfeuerung, die für uns aus vielen Gründen nicht in Frage kommen konnte, gelang es den Engländern, unsere Geschwindigkeit zu erreichen und sie mit den neuesten Klassen, denen wir nichts mehr entgegensetzen konnten, erheblich zu übertreffen.

Den Einfluß, den Frankreich auf die Entwicklung der englischen Kreuzer in dem letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts ausgeübt hat, haben wir im Vorstehenden gestreift. Die französische Marine leidet ja bekanntlich unter einer sprunghaften Entwicklung, aber in den einzelnen Perioden, die allerdings nicht lange anhalten, finden wir eine straffe Logik. Zum Beispiel werden 1894 bis 1899 nebeneinander ausgesprochene Kreuzertypen für den Flottendienst und für den Handelskrieg entwickelt, ersterer („Linois" 1894, „Galilée" 1896, „D'Estrées" 1897/99) mit 2300 bis 2500 t, 20—21 kn und 14 cm-Geschützen als Hauptarmierung, letzterer („Suchet" 1893, „Descartes" 1894/96, „Catinat" 1896/98) mit rund 4000 t, 19—20 kn und einem Hauptkaliber von 16,5 cm. 1896 reißt diese Entwicklung ab, und Frankreich baut lediglich Handelsjäger, „D'Entrecasteaux" (1896) mit 8100 t, „Guichen" und „Chateaurenauld" (1897/98) mit 8300 t, deren Nachfolger aus denselben Gründen, wie bei England, zu Panzerkreuzern werden, während der nächste Handelskreuzer, „Jurien de la Graviere" (1899) nur noch 5700 t hat. Dieser, ein schönes Schiff von 23 kn, mit acht 16,4 cm-S.K. bestückt, bleibt nun der einzige Kleine Kreuzer. Die vor dem Kriege geplante „Lamotte-Piquet"-Klasse, die jedoch nicht zur Ausführung kam, stellte mit 4500 t, 30 kn und acht 14 cm-S.K. ein Mittelding zwischen Flotten- und Handelskreuzer dar. — Wie beim Großkampfschiff vermißt man auch beim Kleinen Kreuzer die ruhige Entwicklung für einen längeren Zeitraum. Eine Weile wird an einem für richtig gehaltenen Typ festgehalten, dann wird er über Bord geworfen und ein neuer Typ nach ganz anderen Grundsätzen entwickelt, bis auch diesen das Schicksal des Vorgängers erreicht.

Die Mittelmeerstaaten, Italien und Österreich-Ungarn, haben erst nach 1911 hochwertige Kleine Kreuzer gebaut und sind dabei, ihren besonderen Verhältnissen entsprechend und einander scharf im Auge behaltend, auf fast denselben Typ abgekommen, Schiffe von etwa 3500 t, 28—28 kn und sechs 12 cm- bei den Italienern und acht bis neun 10 cm-S.K. bei den Österreichern. Wie auch bei den großen Schiffen gestatten es die besonderen Verhältnisse der Kriegführung im Mittelmeer diesen Staaten, trotz hoher Geschwindigkeit und starker Armierung mit verhältnismäßig kleinem Deplacement auszukommen.

Wenn diese Mächte durch ihre Schiffstypen zeigten, daß sie auf den Kampf außerhalb des Mittelmeeres verzichteten, so hatte Rußland ganz energisch den Handelskrieg auf dem offenen Meere vorbereitet und hierfür in den Jahren 1899—1901 eine Anzahl interessanter geschützter Kreuzer von 6000 bis 7000 t geschaffen, von denen „Askold" (1900) und „Bogatyr" (1901) auf deutschen Werften entstanden. Sie besaßen eine Geschwindigkeit von 20—24 kn und eine

Digitized by Google

starke Armierung von acht bis zwölf 15 cm-Geschützen. Etwa gleichzeitig entstanden die für den Dienst in der Flotte geeigneten Typen von rund 3000 bis 3300 t, von denen der wegen seiner hohen Geschwindigkeit von mehr als 25 kn bekannteste der in Deutschland gebaute „Novik" (1900) ist. Seit 1903 hat in Rußland der Bau von Kleinen Kreuzern geruht und wurde erst kurz vor dem Kriege mit einem Typ von 6900 t, 30 kn und fünfzehn 13 cm-S.K. wieder aufgenommen, dessen 4 Schiffe 1915/16 vom Stapel liefen, aber unvollendet blieben.

Wenn man von Handelsjägern spricht, darf man die Elswick-Bauten der Jahre 1892—1898 für die südamerikanischen Staaten nicht vergessen, mit denen der Kreuzerbau einen für die damaligen Verhältnisse beachtbaren Höhepunkt erreichte. Die Schiffe hatten bei einem verhältnismäßig kleinen Deplacement von 3500—4800 t eine für die damaligen Verhältnisse hohe Geschwindigkeit von 20—24 kn und eine sehr starke Armierung, die bei den kleineren Schiffen aus 15 cm- und 12 cm-Geschützen bestand, bei den größeren aber auch zwei 20 cm-K. enthielt, also ein stärkeres Kaliber als der neue englische „Raleigh". Zum großen Teil gekupfert, waren diese Kreuzer selbst den Engländern trotz geringeren Deplacements durchaus ebenbürtig; es ist schade, daß dieser Typ, ein idealer Handelsjäger, nicht weiter entwickelt ist, da seit Ende der 90er Jahre die südamerikanischen Staaten den Bau von Handelskreuzern eingestellt haben.

Dasselbe Schicksal erlitt der Kreuzerbau auch in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Anfang der neunziger Jahre entstanden dort die schönen Handelskreuzer „Olympia" (5950 t), „Columbia" und „Minneapolis" (7450 t) mit hoher Geschwindigkeit (21,7 bis 22,8 kn) und einer starken Armierung von zehn 15,2 cm-K. auf „Olympia" und drei 15,2 cm- sowie vier 10,2 cm-Geschützen auf den beiden anderen Schiffen. Ende der 90er Jahre wurden „New Orleans" und „Albany" mit 3480 t, 20 kn und acht 12,7 cm-K. zu Wasser gelassen. 1901 bis 1903 wird die „Denver"-Klasse, 6 Schiffe, gebaut, von 3250 t Deplacement und mit sechs 12,7 cm-Geschützen, aber einer Geschwindigkeit von nur 16,5 kn, bei der man zweifelhaft sein kann, ob sie gewissermaßen als geschütztes, großes Kanonenboot für den Kolonialdienst bestimmt ist, wofür sie nach unseren Begriffen zu groß und teuer ist, oder ob sie zum Handelskrieg dienen soll. Ihre große Dampfstrecke von 7000 sm läßt dies durchaus möglich erscheinen, und wenn auch die geringe Geschwindigkeit verblüfft, so ist sie doch nach den für den Handelskrieg erläuterten Grundsätzen bei dem geringen Deplacement, das sie gestattet, durchaus nicht von der Hand zu weisen. Der Typ ist nirgends nachgeahmt worden, aber die Amerikaner haben sich stets durch eigene, absonderliche Ideen ausgezeichnet, die zunächst Kopfschütteln hervorriefen, weil sie von der Schablone abwichen, aber dann doch Beachtung und vielfach Nachahmung fanden. Der „Denver"-Klasse folgen 1907 die 3 Schiffe der „Salem"-Klasse mit 3800 t, etwa 26 kn und vier 12,7 cm-S.K., etwa unserer „Nürnberg" entsprechend, die als Flaggschiff für Zerstörerflottillen dienen sollten. Die Erfahrungen mit der „Salem"-Klasse sind nach Jane nicht günstig gewesen. Die Schiffe seien sehr leicht gebaut und könnten die Höchstgeschwindigkeit nur für kurze Zeit halten. Alsdann hört der Bau von Kleinen Kreuzern gänzlich auf, um erst nach dem Kriege mit der „Omaha"-Klasse von 7200 t, über die später zu reden ist, wieder einzusetzen. Da von dieser Klasse gleich 10 Stück gebaut werden, sieht man, wie empfindlich sich der Mangel an Kleinen Kreuzern während des Krieges bemerkbar gemacht hat.

Ebensowenig wie Nordamerika hat Japan genügend Kleine Kreuzer gebaut, hat aber ebenso wie sein großer Rivale Wert auf starke Armierung gelegt. 1892

Digitized by Google

bis 1897 entstanden „Akitsushima" mit 3200 t, 19 kn und vier 15 cm- sowie sechs 12 cm-Geschützen, „Suma" und „Akashi" mit rund 2900 t, 20 kn und zwei 15 cm- sowie sechs 12 cm-Geschützen. 1898 folgte „Tschitose" mit 5000 t, 22,8 kn, zwei 20 cm- und zehn 12 cm-Geschützen, 1902 „Niitaka" und „Tsushima" mit 3500 t, 20 kn und sechs 15 cm-Geschützen, also etwa gleichaltrig mit unserer „Bremen", etwas größer und stärker armiert, aber 3 kn langsamer. 1907 läuft „Tone" ab, 4100 t, 23 kn, zwei 15 cm- und zehn 12 cm-Geschütze, und 1911 drei Schiffe der „Hirado"-Klasse von 5000 t, 26 kn und acht 15 cm-Geschützen, die etwa 10 Prozent größer, aber um mehr als 2 kn langsamer ist als unsere gleichaltrige „Straßburg". Alle diese Schiffe kann man als Handelsjäger bezeichnen. Erst von 1918 ab erscheint mit „Tatsuta", 3500 t, 31 (?) kn und nur vier 14 cm-S.K. der Flottenkreuzer, der englischen C-Klasse ähnlich, dem sich 1919 und 1920 die „Kuma", „Tama" und „Kitahami" mit 5500 t, 33 kn und sieben 14 cm-S.K. anschlossen. Da diese von Nordamerika mit der „Omaha"-Klasse übertrumpft wurden, ähnlich wie es England mit unseren Kreuzern gemacht hat, sollen die neuen Japaner wiederum größer (7000 t ?) werden, jedoch ist Genaueres über sie nicht bekannt.

Wir haben uns in der vorstehenden geschichtlichen Übersicht nur mit dem Deplacement, der Geschwindigkeit und der Geschützarmierung beschäftigt, weil ein Eingehen auf weitere Einzelheiten den Aufsatz zu unübersichtlich gemacht hätte. Naturgemäß dürfen bei einem Vergleich die Panzerung, die Torpedobewaffnung und die Dampfstrecke sowie die schiff- und maschinenbaulichen Einrichtungen nicht vernachlässigt werden, da sie den Wert der Schiffe entscheidend beeinflussen. (Schluß folgt.)

Rundschau in allen Marinen.

(Abgeschlossen Ostern 1922.)

Zur Lage.

Die in diesen Tagen in Genua versammelte Konferenz stellt ein zu kompliziertes Kräftefeld dar, als daß man mitten aus der Tagung heraus über den Verlauf Mutmaßungen anstellen könnte. Wohl aber erscheint es geboten, die erwähnten dort zusammentreffenden Kräfte auf ihren Ursprung und ihre Intensität zu untersuchen. — Der innere Beweggrund zu dieser Konferenz ist selbstverständlich das über Europa hinausreichende Bedürfnis zu einer Aussprache über die Not der durch die Weltwirtschaft verbundenen Volkswirtschaften. In der Reihe der seit dem Friedensschluß durchlaufenen Entwicklungsstufen der Verständigung wird sie dadurch gekennzeichnet, daß Deutschland und Rußland als gleichberechtigte Teilnehmer erscheinen. Für die Beurteilung der europäischen Lage bleibt als weiteres Merkmal die veränderte Gruppierung und Einstellung der Mächte zu den vorliegenden Problemen. England, dessen Ministerpräsident sich die erforderliche Majorität im Unterhause für seine Genueser Politik sichern konnte, setzt in beharrlicher Weise die Bestrebungen fort, welche bezüglich Rußlands seit dem Anknüpfen der ersten privaten Handelsbeziehungen, bezüglich Deutschlands seit dem Einspruch gegen die Abtretung Oberschlesiens im Versailler Vertrage zu beobachten waren. Es ist immer wieder darauf hinzuweisen, daß die Politik Englands für den Wiederaufbau Europas keine eindeutige Linie zeigen kann, insofern die konservativen und großindustriellen Kreise hartnäckig die Kriegs-

Digitized by Google

politik Deutschland gegenüber fortzusetzen wünschen und die volle Ausschaltung unseres Wettbewerbs jeder anderen Regelung vorziehen, während die liberalen und weiter links stehenden, dazu die Kreise von Handel und Finanz sowie bestimmter von Deutschland abhängiger Industrien den Aufbau unserer Wirtschaft als Voraussetzung der eigenen Gesundung fordern. Zu den im konservativen Sinne gerichteten Einflüssen rechnen vor allem auch diejenigen des Heeres und der Marine, und es würde manchem Optimismus zu empfehlen sein, die Einstellung der zugehörigen Presse zu Deutschland zu studieren. Wenn die Resultante der englischen Politik gleichwohl eine im Sinne der Vernunft erträglichere Richtung einschlägt, so ist dies eben dem Übergewicht der liberalen und verkehrswirtschaftlichen Interessen zu danken, weniger ihrem Exponenten, Lloyd George, der niemals gegen einen wahrnehmbaren Strom schwimmen würde, sondern seine Persönlichkeit seit den reiferen Jahren seines politischen Lebens stets im Sinne der stärkeren politischen Bataillone einsetzt. — Ein interessanter Auftakt für Genua war die Mitteilung Englands an seine früheren Verbündeten, daß die bisher gestundete Zinsenzahlung für die gegebenen Kriegsdarlehen vom Herbst dieses Jahres an erwartet würde. In Verbindung mit der vorhergehenden Anmeldung der amerikanischen Ansprüche auf Beteiligung an den Besatzungsunkosten im Rheinland erhielt dieser Schritt den Charakter eines deutlichen Winkes. — Frankreich betrat die Konferenz in nervöser Erwartung. Eine Reihe von parlamentarischen Brandreden und Ausfällen gegen die deutsche Rüstungsgefahr wurde ihr vorausgeschickt, in Cannes wurden für Rußland Bedingungen formuliert, welche die Vorkriegsschulden sicherstellen und die Gefahr der politischen Agitation und einer Bedrohung der europäischen Ostgrenze bannen sollten. In Boulogne wurde das englische Einverständnis erzwungen, daß die Reparationen und Friedensverträge von der Tagesordnung in Genua ausgeschlossen sein sollten. Das Gesamtbild dieser Garantieforderungen läßt als Kernpunkte der französischen Wünsche erscheinen: Geld, Sicherheit und Prestige. Es ist das Wesen der heutigen französischen Politik, daß sie auf der Basis der erpreßten Friedensverträge eine sorgenlose Zukunft aufbauen möchte und dadurch zu Mitteln und Maßnahmen getrieben wird, die, dem napoleonischen Arsenal entstammend, durch ihren Anachronismus unmöglich wirken und den Widerspruch fast aller anderen Mächte herausfordern. — Italien, dessen jetziger Außenminister Schanzer in Washington französische Erwartungen enttäuschte und dessen früherer Ministerpräsident Nitti in seinem meisterhaften Werke „Das friedlose Europa“ zur Förderung des allgemeinen Verständnisses sehr wesentlich beigetragen hat, vereinigt in Genua seine Politik mit derjenigen Englands und Amerikas. — Die Vereinigten Staaten haben ihre Haltung gegenüber dem „verwirrten und unverständigen“ Europa nicht geändert, ihre abfällige Beurteilung der französischen Politik steht seit Washington fest und gewinnt noch an Schärfe mit der wachsenden Erkenntnis der ungeheuren Irreführung in Versailles („die Kapitalisation unseres Idealismus“, Ausspruch im Senat) und neuerer französischer Vorbehalte zu den Konferenzbeschlüssen von Washington. Sie lassen sich nur durch Beobachter vertreten und behalten sich eine Beteiligung an den europäischen Dingen bis zu dem Augenblick vor, da die Herabsetzung der europäischen Rüstungen, denen sie die Urheberschaft alles Übels beimessen, in Aussicht steht. Die Neutralen traten vor Genua in Genf zusammen, um unter Umständen einen Block zu bilden. Auf Einspruch Hollands kam es nicht zu dieser Maßnahme, jedoch dürfte das Ergebnis ihrer Aussprache im Sinne der englisch-italienischen Entgiftungspolitik liegen. Die Randstaaten beschlossen auf einer Konferenz in Riga u. a., daß die Anerkennung Rußlands eine praktische Notwendigkeit sei. Die Unterschrift Polens

Digitized by Google

unter diesem Beschluß mußte der französischen Politik unbequem erscheinen und reizte in Paris.

Rußland selber endlich, für das Genua eine unermeßliche Bedeutung besitzt, wußte durch geschickte Kundgebungen schon vor der Konferenz seiner Stellung eine Grundlage zu geben und vor allem die Annahme zu entkräften, daß die Sowjetregierung dort als ein der baldigen Vergänglichkeit ausgesetzter Faktor behandelt würde.

An praktischen Vorschlägen und Programmen lagen der Konferenz bisher die englische Denkschrift über die Stabilisierung der Währungen und über die Voraussetzungen für den Wiederaufbau Rußlands vor. Das Ziel der Konferenz darf wohl am treffendsten in der Bemerkung Lloyd Georges erblickt werden: Wenn diese Konferenz nicht mit dem Ergebnis einer Rüstungsherabsetzung endigen würde, so sei ihr Ziel verfehlt und das Chaos vor der Tür. — Die oft geäußerte Ansicht Lloyd Georges geht dahin, daß eine jede derartige Konferenz bei noch so geringen materiellen Ergebnissen doch immer den Erfolg einer Weiterführung der gegenseitigen Annäherung und damit wachsenden Angleichung der Interessen haben müsse. Als ein erstes Beispiel solchen Wollens darf der in Genua zu Ostern zwischen Deutschland und Rußland abgeschlossene Vertrag gelten, der unter die gegenseitigen Schadenansprüche einen Strich zieht und die Bahn für eine freie wirtschaftliche Verbindung zwischen beiden Ländern, ganz im Sinne der Genueser Konferenz, freimacht.

Aus Japan kommen Nachrichten, welche der englischen Politik Beunruhigung verursachen. Ein militärischer Staatsrat beschloß, daß „Japan angesichts seines durch Aufhebung des englisch-japanischen Bündnisses bedingten Alleinstehens im Kriegsfalle auf eine Zusammenziehung seiner maritimen Machtmittel näher der Heimat bedacht sein und die Hand auf den nahegelegenen Rohstoffgebieten behalten müsse, um sich für einen etwaigen langen Krieg zu sichern." Die „Times" (4. 4. und 6. 4.) betrachtet diesen Beschluß als den Ausdruck des Vorbehalts gegenüber den Washingtoner Verträgen, sieht darin eine Bedrohung Chinas und fordert recht baldige Zeichen japanischer Loyalität in Gestalt der Räumung von Sibirien und Schantung. Tatsächlich spricht aus dem Beschluß die japanische Absicht, den Dingen gegenüber wieder freie Hand zu gewinnen, nachdem Washington vorübergegangen ist, die amerikanische Machtstellung sich vermindert und die amerikanische Abneigung gegen außenpolitische Bindungen sich vermehrt hat, Frankreich als Freund gewonnen ist und England doch überall noch äußerst gebunden erscheint. Das letzte Wort in der Gestaltung der Lage im Fernen Osten scheint demnach selbst für eine nahe Zukunft noch keineswegs gesprochen. G.

Deutschland.

Als das vorige Heft abgeschlossen wurde, befand sich der Kleine Kreuzer „Arcona" im Rigaischen Meerbusen, um die im Eise festsitzenden deutschen Dampfer „Martha Ruß", „Wilhelm Ruß", „Rudolf" und „Albis" zu befreien. Der Kreuzer versuchte aus verschiedenen Richtungen zu dem Standort der Schiffe vorzudringen, doch ohne Erfolg, da das Eis in fast unverminderter Stärke ein Vorwärtskommen verhinderte. Schließlich wurde die Außenhaut des Schiffes stark verletzt. Mehrere Abteilungen sprangen leck und liefen voll Wasser. Der Kreuzer konnte die Expedition ohne weitere Gefährdung nicht fortsetzen und begab sich nach den heimischen Gewässern zurück, wo er in mehrwöchiger Reparatur wieder hergestellt werden wird. Das Linienschiff „Hannover" übernahm jetzt die Fortführung der Arbeiten. „Arcona" hatte feststellen können, daß die Schiffe nicht mehr an dem Orte lagen, an dem sie zuletzt gesichtet waren. Lettische Militärflieger unternahmen es des-

Digitized by Google

halb, die augenscheinlich mit dem Eise vertriebenen Schiffe, auf denen der Proviant inzwischen auch knapp werden mußte, zu suchen. Es gelang ihnen, die weit nach Süden vertriebenen Schiffe aufzufinden und ihnen Lebensmittel in Säcken zuzuwerfen. Inzwischen war „Hannover" am Eingang des Busens eingetroffen und drang langsam durch schweres Eis zu dem Standort der Schiffe vor. Eins nach dem andern wurde erreicht und losgeeist; dann traten die Schiffe unter der Führung der „Hannover" den Rückmarsch an und konnten am Sonntag, den 2. April, in der Höhe von Windau, erneut mit Lebensmitteln und Kohlen ausgestattet, in die Bestimmungshäfen entlassen werden. Das Linienschiff „Hannover" hat das Eis nur unter großen Schwierigkeiten überwinden können, auch mußte verschiedentlich gestoppt werden, da die Kondensatoren, deren Außenbordventile durch das Eis verstopft wurden, zeitweilig warm wurden. Die „Hannover" ging nach ihrer Rückkehr zu geringfügigen Reparaturen und zur Untersuchung des Bodens und der Schrauben ins Dock. Die Hilfsexpedition der Reichsmarine ist nunmehr beendet, da alle Schiffe befreit sind. v. B.

England.

Marinepolitik. Die Sparpolitik, die in England in letzter Zeit nach den ungeheuren finanziellen Anstrengungen des Krieges eingesetzt hat, macht sich im Marinehaushalt 1922/23 bemerkbar. Sie wird begünstigt durch die Ergebnisse der Washingtoner Konferenz, die dem britischen Reich u. a. den Bau der vier geplanten Schlachtkreuzer, von denen jeder schätzungsweise 8 Mill. £ gekostet hätte, ersparen. Die Gesamtsumme der Ausgaben des diesjährigen Marinehaushalts beläuft sich auf 64 883 700 £ gegenüber 82 479 000 £ im vorjährigen. Im Herbst vorigen Jahres war der Marinehaushalt 1922/23 noch auf 81 183 000 £ veranschlagt worden. (Die Ausgaben für Flugwesen rechnen auf einen besonderen Etat.) Bekanntlich wurde damals ein Ausschuß zur Prüfung möglicher Einschränkungen der Staatsausgaben unter dem früheren Staatssekretär Sir Eric Geddes eingesetzt, das sogenannte Geddes-Committee. Dieser Ausschuß errechnete für den gesamten Staatshaushalt mögliche Ersparnisse in der Höhe von etwa 75 Mill. £, von denen etwa 21 Mill. auf die Marine fielen. Die Admiralität nahm gleichzeitig mit der Veröffentlichung dieser Vorschläge in einer Denkschrift scharf Stellung dagegen. In den Vorschlägen waren die infolge des in Washington geschlossenen Marineabkommens möglichen Ersparnisse noch nicht berücksichtigt. Nach Abschluß der Washingtoner Konferenz gab daher das Geddes-Committee einen dritten Bericht heraus, in dem eine weitere Einschränkung der Marineausgaben um 13 Mill. £ empfohlen wird. Gegenüber den somit empfohlenen Einschränkungen von etwa 34 Mill. £ hat jedoch die Admiralität ihre Forderungen nur auf die obengenannte Summe von 64,9 Mill. £ eingeschränkt. In dem Bericht über den Marinehaushalt führt die Admiralität aus, daß sie die vom Parlament gutgeheißene und in Washington betätigte Politik des Eine-Macht-Maßstabes durchführe unter Beobachtung der strengsten Sparsamkeit und unter weitgehender Auswertung der durch das Washingtoner Abkommen geänderten und verbesserten internationalen Verhältnisse. Sie habe sogar außergewöhnliche Einschränkungen mit den damit verknüpften Gefahren auf sich genommen, die sich vom rein militärischen Standpunkt nicht verantworten ließen. Sie habe die Verantwortung auf sich genommen in der Voraussetzung, daß die britische Flotte auf viele Jahre hinaus in einem großen Kriege nicht in Erscheinung zu treten brauche und weil sowohl die finanzielle wie die internationale Lage außergewöhnliche Entschlüsse erfordere. Sie habe jede mögliche Einschränkung der Verwaltung angenommen, jedoch sei eine weitere Einschränkung der Ausgaben für

Digitized by Google

Ausbildung und wissenschaftliche Forschung nicht zu verantworten, da die Marine jetzt durch Güte des Personals und technische Überlegenheit den Verlust der materiellen Übermacht ausgleichen müsse. In dem Bericht sind folgende Maßnahmen zur Herabsetzung der Ausgaben genannt:

1. Ausrangierung weiterer 12 Schlachtschiffe, außer den 8 bereits auf Abbruch verkauften, und Indiensthaltung von nur 15 (gegenüber 38 im Jahre 1914).
2. Weitere Verminderung der Zerstörerflottillen der Atlantischen Flotte. Es sollen 5 aktive Flottillen mit insgesamt 40 Booten und 2 Reserveflottillen mit ⅔ Besatzung beibehalten werden.
3. Verminderung der Gesamtzahl der Unterseeboote von 85 auf 58 und Herabsetzung der Zahl der voll in Dienst befindlichen Boote von 46 auf 40.
4. Aufhebung von 2 Stationskommandos.
5. Verminderung des Marinepersonals im Laufe des Jahres um mehr als 20 000 Offiziere und Mannschaften.
6. Entlassung von mehr als 10 000 Mann Werftpersonal und starke Verminderung der Beamtenschaft der Admiralität und der Landbehörden.
7. Beschneiden aller übrigen Dienstzweige und Ausgabeposten.

Ferner sind noch folgende Einzelheiten aus dem Marinehaushalt hervorzuheben:

1. Die beiden in Washington zugestandenen 35 000 t-Schlachtschiffe sollen Anfang 1923 in Angriff genommen werden. Hierfür sind 300 000 £ ausgeworfen.
2. Der Posten für Beschaffung und Lagerung von Heizölvorräten ist gegen den vorjährigen Haushalt um 500 000 £ herabgesetzt worden.
3. Die Friedensbesatzungen der Schiffe der Atlantischen Flotte sollen vermindert werden, bei den Schlachtschiffen durchschnittlich um 15,7 %.
4. Die Stärke der Atlantischen Flotte soll durch Außerdienststellung des Schlachtkreuzers „Renown" nach Rückkehr von der Kronprinzenreise um ein Schiff herabgesetzt werden. Eine weitere Verkleinerung wird als unvereinbar mit der taktischen Leistungsfähigkeit der Flotte angesehen.
5. Das Afrikanische Kreuzergeschwader wird durch Zurückhaltung des Kleinen Kreuzers „Birmingham" als Reserve in der Heimat auf 2 Kleine Kreuzer vermindert.
6. Die Königliche Yacht „Alexandra", die Admiralitätsyacht „Enchantreß" und 2 Depeschenboote sollen ausrangiert werden.
7. Die Kosten der Marineschule in Dartmouth sollen vermindert und die von den Eltern der Seekadetten zu zahlenden Beiträge von 75 auf 150 £ im Jahr erhöht werden.
8. Bei allen Werften in der Heimat und im Auslande sollen Einschränkungen vorgenommen werden. Der Ausgabeetat der Werft Gibraltar ist um 58 000 £ vermindert worden. Der Flottenstützpunkt Rosyth wird zur einfachen Dockwerft eingeschränkt.

Bei der Besprechung des Marinehaushalts im Unterhause wurde die Admiralität wieder von den Gegnern des Großkampfschiffes wegen ihrer Politik, die nach wie vor die Hochseeflotte als Rückgrat der Landesverteidigung ansieht und die Flotte entsprechend weiterentwickelt, angegriffen. Noch schärfer sind die Angriffe in der Presse, in erster Linie in den „Times", in denen wieder Sir Percy Scott in seiner bekannten drastischen Weise sein Steckenpferd, den Kampf gegen das Großkampfschiff, reitet. Sein und seiner Anhänger Argument ist jetzt vor allem die Flugwaffe, und er beruft sich auf die amerikanischen Versuche im Werfen schwerer Flugzeugbomben gegen die ehemals deutschen Schiffe und die „Iowa"*). Die Admiralität wies die Angriffe in sachlicher Weise zurück, betonte aber, daß sie selbst die Frage, ob man die Landesverteidigung vom Wasser in die Luft verlegen könne, eifrig im Auge behalten werde. Scotts Angriffe sind ohne Zweifel übertrieben und treffen auch nicht den Kern der Dinge. Er nennt den Bau zweier neuer Schlachtschiffe Verschwendung des Geldes der Steuerzahler. Er sucht seine These zu beweisen, indem er darauf hindeutet, daß, wie sich bei den amerikanischen Versuchen gezeigt habe, ein Flugzeug imstande sei, mit einer einzigen schweren Bombe ein Linienschiff zu versenken. Die Flugzeuge würden von ihren Flug-

*) Siehe Marine-Rundschau, November 1921, S. 472, Flugzeugangriffe auf Kriegsschiffe.

Digitized by Google

zeugträgern aus, die infolge ihrer äußerst hohen Geschwindigkeit, von ihren Aufklärungsversuchen gewarnt, sich jedem Kampf mit überlegenen Seestreitkräften leicht entziehen könnten, operieren und könnten jedes Überwasserfahrzeug, dessen Abwehrmittel gegen Luftangriffe stets unzureichend sein würden, mit Bomben oder Torpedos, nötigenfalls durch künstlichen Nebel gedeckt, außer Gefecht setzen. Dem ist entgegenzuhalten, daß der Flugzeugträger wie jedes Überwasserfahrzeug dem Angriff von Seestreitkräften, Unterseebooten und schnellen Überwasserstreitkräften, ausgesetzt ist und daß er daher Sicherung durch Zerstörer und diese wieder durch Kreuzer und schwere Schiffe brauchen. Es ist klar, daß die Marinen der Entwicklung des Flugzeugs zur wichtigen Waffe des Seekrieges Rechnung tragen müssen, indem sie die Seefliegerei als wesentlichen Bestandteil ihrer Flotten, sowohl zum Angriff als auch zur Verteidigung gegen feindliche Angriffe aus der Luft, gründlich ausbauen. Aber ebensowenig wie das Unterseeboot imstande ist, allein, ohne den Rückhalt der Flotte, Träger des Seekrieges zu sein, wird dies unter den heutigen Verhältnissen der Flugwaffe allein möglich sein. Insbesondere dürfte das für England gelten, solange es gezwungen ist, sich seine Lebensbedürfnisse über See auf Schiffen heranzuschaffen. Scotts Angriffe treffen insofern nicht den Kern der Sache, als die Bekämpfung der feindlichen Seestreitkräfte nur eine Nebenaufgabe der Luftwaffe sein wird. Im Zukunftskriege wird ihre Hauptaufgabe darin bestehen, durch Zerstörung der Lebenszentren des Gegners, der industriellen und Versorgungsanlagen, seinen Kriegswillen zu brechen. Hiergegen braucht England, wie der General Groves, der während und nach dem Kriege in leitenden Stellen der Luftwaffe tätig war, in mehreren lesenswerten Aufsätzen („Times" v. 21. bis 25. 3. 22) ausführt, eine gut organisierte offensive Luftmacht, die in drei Klassen einzuteilen ist. Die erste operiert mit den Seestreitkräften, die zweite mit den Landstreitkräften, die dritte ist selbständig zur Verwendung als Kampfwaffe und bildet die erste Linie der nationalen Verteidigung. Die Ausrüstung der Flotte mit ausreichenden Luftstreitkräften ist ein dringendes Erfordernis, ohne sie kann die Flotte nicht mehr bestehen.

Auch in der Flotte selbst macht sich die Sparpolitik bereits bemerkbar. Der Bestand an Schlachtschiffen ist bekanntlich durch den Washingtoner Vertrag geregelt. Aber auch bei den Schiffsklassen, die durch den Washingtoner Vertrag nicht eingeschränkt werden, wird rücksichtslos aufgeräumt, wenn die Schiffe nicht mehr voll den heutigen Anforderungen genügen. Im aktiven Dienst verbleibt nur das unbedingt Notwendige. Durch diese Politik werden nicht nur Ersparnisse erzielt, sondern es wird auch die Flotte, wenn auch ihre Größe gegenüber der uns vor dem Kriege geläufigen stark beschnitten ist, ohne Zweifel auf einen hohen Grad der Schlagfertigkeit gebracht. Von Kleinen Kreuzern sind kürzlich die letzten Schiffe der „Arethusa"-Klasse außer Dienst gestellt und auf die Verkaufsliste gesetzt worden. Danach verbleiben der Flotte, einschließlich der im Bau befindlichen 8 Kreuzer der D-Klasse, 27 Kreuzer der C-Klasse, 4 Kreuzer der alten „Birmingham"-Klasse, 5 der verbesserten „Birmingham"- („Effingham"-) Klasse, 2 der E-Klasse, deren Fertigstellung in nächster Zeit noch nicht zu erwarten ist, und schließlich als die ältesten 3 Kreuzer die der „Weymouth"-Klasse, zusammen 49 Kleine Kreuzer. Dazu kommen noch 3 australische, 1 kanadischer und 1 neuseeländischer. Die Gesamtzahl der Kleinen Kreuzer beträgt demnach 54. Von diesen sind 33 in der britischen Flotte (außer Tochterstaaten) im Dienst. Von der C-Klasse hat der letzte Kreuzer, „Capetown", im Februar zu Probefahrten in Dienst gestellt. Von den neuen Kreuzern der D-Klasse ist „Durban" seit dem vorigen Jahre in Dienst, seit Anfang dieses Jahres in Ostasien, zur Zeit Begleitschiff des „Renown" auf der Kronprinzenreise. „Despatch" hat im März mit Probefahrten begonnen, „Dio-

Digitized by Google

mede" ist noch im Bau. Von der „Effingham"-Klasse sind „Hawkins" und „Vindictive" bereits 1918 und 1919 fertiggestellt worden; „Hawkins" ist zur Zeit Flaggschiff des V. Leichten Kreuzergeschwaders in China. „Vindictive" war bereits während des Baues als Flugzeugträger umgebaut worden, findet aber zur Zeit nicht als solcher Verwendung. Er wurde kürzlich als Transportschiff für Ablösungsmannschaften gebraucht. „Raleigh", 1921 fertiggestellt, ist Flaggschiff des VIII. Leichten Kreuzergeschwaders in amerikanischen Gewässern. Die beiden letzten Kreuzer dieser Klasse, „Effingham" und „Frobisher", sind noch im Bau. Diese Schiffe stellen mit ihren sieben 19 cm-Geschützen und ihrer Wasserverdrängung von 9750 t einen besonders starken Typ des Kleinen Kreuzers dar. Artilleristisch sind sie den neuen amerikanischen Kreuzern der „Omaha"-Klasse, die mit zwölf 15,2 cm-Geschützen bestückt sind, überlegen, dagegen an Geschwindigkeit unterlegen. Sämtliche Schiffe dieser Klasse sind mit Torpedowulst ausgerüstet.

Schließlich sind noch im Bau die kurz vor Kriegsende auf Stapel gelegten beiden Kreuzer der E-Klasse, „Emerald" und „Enterprise". Sie sind konstruiert als Sicherungs- und Aufklärungskreuzer für die Schlachtkreuzer und sollten dazu eine besonders große Geschwindigkeit (34 kn) bekommen. Deshalb hat man bei ihnen auf den Torpedowulst verzichtet. Zur Sicherung gegen Torpedo- und Minentreffer ist die Kesselanlage in zwei Gruppen geteilt, von denen die eine vorn, die andere achtern angeordnet ist. Dies gibt den Schiffen ein eigenartiges Aussehen, indem zwei Schornsteine vorn unmittelbar hinter dem Vormast, einem Dreibeinmast, ein dritter bedeutend weiter achtern, ein Stück vor dem kurzen hinteren Mast, stehen. Die Schiffe haben eine Artillerie von sieben 15,2 cm-Geschützen, von denen 5 in der Mittschiffslinie, 2 an den Seiten stehen, und eine Torpedoarmierung von 4 Gruppen zu je 3 in Drillingslafetten aufgestellten Decksrohren, die auf der achteren Hälfte des Schiffes stehen. Sie haben einen Gürtelpanzer von 76 mm und ein Panzerdeck von 25,4 mm Dicke. — Die beiden Panzerkreuzer „Glorious" und „Courageous" sind nicht in der im Washingtoner Marineabkommen aufgestellten Liste der auszurangierenden Schiffe enthalten, obwohl sie eine Artillerie von vier 38,1 cm-Geschützen und eine Wasserverdrängung von 19 000 bzw. 23 000 t haben und infolgedessen nicht unter den Begriff „auxiliary ships" fallen, wie die Kleinen Kreuzer. Es war beabsichtigt, sie wie ihr Schwesterschiff „Furious" in Flugzeugträger umzubauen. Dies ist bisher jedoch noch nicht geschehen, sie liegen noch als Panzerkreuzer im Reserveverhältnis.

Von den 14 Flottillenführerschiffen sind zur Zeit 7 als Führerboote der Zerstörerflottillen der Atlantischen Flotte, 2 als Führerboote der Doppelflottille der Mittelmeerflotte im Dienst; die übrigen sind im Reserveverhältnis. Das älteste, „Nimrod", stammt aus dem Jahre 1915, 3 aus dem Jahre 1916, sämtliche übrigen aus den Jahren 1917/19. Außerdem sind 2, „Keppel" und „Broke" (fünf 12 cm), auf der Staatswerft in Portsmouth kurz vor der Fertigstellung, ein weiterer, „Anzac", gehört der australischen Marine an. — Von den Zerstörern sind sämtliche vor 1916 gebauten ausrangiert. Insgesamt sind in der britischen Flotte (außer Dominions), einschließlich der im Bau befindlichen, im Heft 3 der Marine-Rundschau genannten, 177 vorhanden, von denen zur Zeit 56 den 7 Flottillen der Atlantischen Flotte, 20 der Mittelmeerflotte angehören. Außerdem hat die australische Marine 11, die kanadische 2 Zerstörer. — Von den Unterseebooten sind sämtliche vor 1916 gebauten Klassen ausrangiert. Die Boote der E- (1915/17) und R- (1918) Klasse sollen jetzt auf die Verkaufsliste gesetzt werden. Es bleiben demnach die 3 Boote der M-Klasse (1917/18-U-Monitoren), 22 Boote der H-Klasse (1917/19), 7 Boote der K-Klasse (1916/19), 27 Boote der L-Klasse (1917/19), zusammen 59 Unterseeboote. Diese Boote sind auf 3 U-Flottillen, die

Digitized by Google

Unterseeboots-, Torpedo- und Sehrohrschule und auf die in China stationierte U-Flottille (12 L-Boote) verteilt. Ein Teil befindet sich im Reserveverhältnis. Im Bau sind zur Zeit außer den genannten noch 5 L-Boote und ein Versuchstyp. Die australische Marine besitzt 6 J-Boote (1915/16), die kanadische 2 CH-Boote (1918/22). — Von den 7 Flugzeugträgern sind nur 2 im aktiven Flottendienst, „Argus" bei der Atlantischen, „Pegasus" bei der Mittelmeerflotte.

Unterseebootsverlust. Das zur 3. U-Flottille der Atlantischen Flotte gehörende Unterseeboot „H 42" wurde am 23. 3. in der Straße von Gibraltar von dem Zerstörer „Versatile" der 1. Zerstörerflottille der Atlantischen Flotte, als es 30 bis 40 m vor ihm auftauchte, mit 20 kn Fahrt breitseits hinter dem Turm gerammt. Es sank sofort, die gesamte Besatzung ist ertrunken. Der durch den Zusammenstoß beschädigte Zerstörer wurde zur Reparatur in die Werft von Gibraltar gebracht. („H 42" ist oben nicht mehr mitgerechnet.)

Frankreich.

Marinepolitik. Der Neubauplan für die nächsten drei Jahre (6 Kleine Kreuzer, 12 Flottillenführerschiffe, 12 Torpedoboote und 36 U-Boote), der bereits im Juli v. Js. von der Kammer bewilligt worden war und nach dem bereits im Rechnungsjahre 1922 3 Kleine Kreuzer, 6 Flottillenführerschiffe, 12 Torpedoboote und 12 U-Boote in Angriff genommen werden sollten, ist Anfang März endlich vom Senat beraten und bewilligt worden. Bei dieser Gelegenheit teilte der Marineminister mit, daß dieser Bauplan nur als ein vorläufiger aufgefaßt werden dürfe. Mit Rücksicht auf das in Washington geschlossene Abkommen arbeite der Admiralstab zur Zeit einen neuen Flottenbau- und Küstenverteidigungsplan aus, nach dem Gesichtspunkt, daß die französische Flotte sich in erster Linie aus leichten Seestreitkräften, Unterseebooten und einer starken Luftflotte zusammensetzen solle.

Schiffsbestand. Die französische Flotte ist durch den Krieg gegenüber den Flotten der großen Seemächte stark ins Hintertreffen geraten. An Großkampfschiffen sind nur die drei Linienschiffe der „Lorraine"-Klasse (1913) und die 4 der „Paris"-Klasse (1911/12) vorhanden. Mit ihren 34 cm- und 30,5 cm-Geschützen stehen sie hinter den englischen Schiffen der „Queen Elizabeth"- und „Royal Sovereign"-Klasse und den modernen amerikanischen und japanischen Schlachtschiffen zurück. Den drei noch vorhandenen Linienschiffen der „Voltaire"-Klasse (vier 30,5 cm-Geschütze) ist kaum noch Gefechtswert beizumessen. Um ihren Wert in artilleristischer Hinsicht zu erhöhen, wird augenblicklich die „Lorraine"-Klasse einem Umbau unterzogen, der bei „Bretagne" bereits durchgeführt ist. Der Erhöhungswinkel der schweren Geschütze dieses Schiffes ist auf 18° vergrößert worden, ferner ist ihm eine vollständige Feuerleitanlage nach englischem System (firing director) eingebaut worden. „Lorraine" ist zur Zeit zum gleichen Zweck in der Werft in Toulon, „Provence" folgt nach Beendigung der Arbeiten auf „Lorraine". Die Geschütze dieser Schiffe sollen eine Erhöhung von 23° bekommen, was einer Reichweite von 230 hm entspricht.

Schlachtkreuzer sind in der französischen Marine überhaupt nicht vorhanden. Der neueste Panzerkreuzer „Waldeck-Rousseau" ist 1908 vom Stapel gelaufen und nur mit 19,4 cm-Geschützen ausgerüstet. Eigene Kleine Kreuzer besitzt die französische Marine, abgesehen von einigen völlig veralteten aus den Jahren vor 1900, nicht. Dieser Schiffstyp ist zur Zeit lediglich durch die vier ehemals deutschen Kreuzer „Metz" („Königsberg"), „Strasbourg" („Regensburg"), „Mulhouse" („Stralsund"), „Colmar" (Kolberg") und den ehemals österreichischen Kreuzer „Thionville" („Novara") vertreten. Statt dessen hat sie eine unverhältnismäßig große Anzahl sogenannter Avisos und Kanonenboote, die weder für die Aufgaben

Digitized by Google

eines Kreuzers, noch für die eines Zerstörers in Frage kommen. Das einzige Flottillenführerschiff ist das ehemalige deutsche „S 113", jetzt „Amiral Sénès". Die Hauptzahl an Zerstörern stellen ebenfalls ausländische Boote, nämlich 8 ehemals deutsche und 1 ehemals österreichisches, ferner die 12 in Japan gebauten Boote der „Algérien"-Klasse, die der japanischen „Kaba"-Klasse nachgebaut sind. Die Franzosen selbst bauten nach dem Kriege als einzigen Zerstörer den „Enseigne Gabolde", der bereits 1913 begonnen, erst im April 1921 vom Stapel gelaufen ist. Von in Frankreich selbst gebauten Turbinenbooten sind 19 aus den Jahren 1911 bis 1915 vorhanden, außerdem noch 25 ältere Kolbenboote. Dazu kommt noch eine Anzahl kleiner Torpedoboote ohne nennenswerten Gefechtswert.

Die U-Bootsflotte besteht aus 53 U-Booten aus den Jahren 1910 bis 1921. Darunter sind 11 ehemals deutsche Boote, unter diesen ein U-Kreuzer, früher „U 139", und 4 UB-Boote. Die neuen französischen Boote haben eine Wasserverdrängung von 800 bis 900 t, eine gute Geschwindigkeit, aber gegenüber den deutschen Booten einen geringen Fahrbereich.

Vereinigte Staaten.

Neubauten. Die ersten Kreuzer der „Omaha"-Klasse, „Omaha", „Milwaukee" und „Cincinnati", sollen im kommenden Juli zu Probefahrten in Dienst stellen. L.

Aus großen Tagen.

13. Torpedobootsfahrten unter dem türkischen Halbmond.

Von Korvettenkapitän a. D. Dr. Rudolph Firle, im Kriege Chef der türkischen I. Torpedoboots-Halbflottille.

Am 29. August 1914 kam ich mit dem aus Wilhelmshaven für Admiral Souchon und die türkischen Kriegsschiffe bestimmten Mannschaftstransport in Makriköi, einem kleinen Badeort, wenige Kilometer westlich von Konstantinopel am Marmarameer, an. Offiziere und Mannschaften wurden auf den von Admiral Souchon zu unserer Aufnahme bestimmten Passagierdampfer der deutschen Ostafrika-Linie „General" übergeführt. Der brave „General", der uns für die nächsten Wochen beherbergen sollte und mit dem uns unzählige Erinnerungen an schöne Stunden seitdem verbinden, war am 11. August unter Führung seines Kapitäns Fiedler auf Funkenbefehl der „Goeben" von Smyrna aus trotz Minensperren und Nacht ausgelaufen und hatte ebenso wie „Goeben" und „Breslau" gerade noch rechtzeitig vor der englischen Flotte die Dardanellen erreicht. Er war ein unschätzbarer Gewinn und ist ebenso wie „Goeben" und „Breslau" aufs innigste mit der Geschichte der deutschen Marine in der Türkei verbunden. Zunächst freuten wir uns über seine deutsche Sauberkeit und seine wunderbaren Vorräte, da er, als Wohnschiff für die Reichstagsmitglieder auf der Fahrt nach Deutsch-Ostafrika zur Eröffnung der dortigen Kolonialausstellung begriffen, aufs glänzendste ausgerüstet war. Bald nach unserem Eintreffen auf dem „General" kamen am blauen Horizont des wolkenlosen Himmels mächtige Rauchwolken in Sicht, und nach kurzem ließen sich die dicken Schornsteine der „Goeben" oder, wie sie seit einigen Tagen hieß, des „Javus Sultan Selim" und der „Breslau" oder „Midilli" ausmachen. „Goeben" mit der roten Flagge mit dem Halbmond am Heck, im Großtopp aber noch die deutsche Flagge eines Kontreadmirals, da sich die Frage des türkischen Dienstgrades für Admiral Souchon noch nicht geklärt hatte, ankerte in der Nähe vom „General". „Breslau" ging bei uns längsseit, und mit Erstaunen und damals noch mit recht wenig Vergnügen sahen wir, daß sich die Besatzung bereits von unserer altgewohnten blauen Matrosenmütze getrennt hatte und den roten Fez auf ihren überwiegend blonden Köpfen trug. Admiral Souchon mit seinem Admiralstabsoffizier, Korvettenkapitän Busse, dessen unermüdlicher Arbeitskraft und vorbildlicher Verantwortungsfreudigkeit ein erheblicher Anteil an dem bereits Geleisteten zukam, kam sofort zur Begrüßung von Admiral von Usedom und zur Besprechung der weiteren Maßnahmen an Bord. Der ganze Trans-

Digitized by Google

port wurde in zwei Teile geteilt, die eine Hälfte erhielt die Mittelmeerdivision oder, wie sie später hieß, die türkische Flotte, zur Besetzung der noch in Dienst zu stellenden türkischen Schiffe und Torpedoboote, die andere Hälfte behielt Admiral von Usedom zur Besetzung der Küstenbefestigungen an den Dardanellen und am Bosporus. Admiral von Usedom wurde zum Generalinspektor der an den beiden Meerengen befindlichen türkischen Befestigungen ernannt. Admiral Souchon wurde noch an demselben Tage zum türkischen Admiral und Oberbefehlshaber sämtlicher türkischen und deutschen Seestreitkräfte ernannt und erhielt volle militärische Befehlsgewalt, so daß damit auch die Stellung der deutschen Kommandanten auf den türkischen Schiffen ihren türkischen Kameraden gegenüber geklärt war. „Goeben" heißte an ihrem Großmast die rote türkische Admiralsflagge mit drei weißen Sternen.

Der Dampfer „General" fuhr nun zunächst mit unserem ganzen Transport nach Chanak in den Dardanellen, wo wir einen Teil unserer Kameraden in türkischen Segelbooten, mit Eßgeschirr, wollenen Decken und Bettzeug versehen, an Land setzten, der sofort auf die türkischen Forts in Sedul-Bahr und Kum-Kaleh am Eingang der Dardanellen verteilt wurde, um in angestrengtestem Dienst die Kriegsbereitschaft dieser Befestigungen möglichst schnell auf die Höhe zu bringen. Ihr Führer, Korvettenkapitän Wossidlo, bewährt schon im südwestafrikanischen Feldzug, hat später am denkwürdigsten 18. März als Kommandeur des Forts Hamidije seinen Namen und die Taten seiner braven Leute in der Geschichte dieser Kämpfe verewigt. Von Chanak ging es wieder zurück durchs Marmarameer nach der anderen Zufahrtstraße Konstantinopels, in den Bosporus, von dessen Ufern aus die Befestigungen den Zugang zum Schwarzen Meer schützten. In Kawak gaben wir den Rest unserer Küstenartilleristen von Bord und liefen dann selbst mit unseren für die Flotte bestimmten Leuten zur „Goeben" zurück, die sich unterdessen in der Bucht von Ismid hinter den Prinzeninseln im Marmarameer zu Anker gelegt hatte. Hier hatte sich, als wir am Nachmittage ankamen, eine stolze Armada versammelt. Zwei uns wohlbekannte Linienschiffe, „Haireddin Barbarossa" und „Torgut Reis", früher unsere alte „Wörth" und „Brandenburg", ferner ein altes Bügeleisen, ähnlich unserer „Württemberg", ein Veteran der türkischen Flotte, die „Messudije", deren Riesenkanone am Bug uns zunächst erhebliches Vertrauen und große Freude verursachte. Leider zu früh, denn wir erfuhren bald, daß sie nur aus Holz und nur des schönen Anblicks wegen, um den Eindruck der Mächtigkeit zu erregen, dort aufgebaut sei. Mich interessierten besonders die Torpedoboote, da ich von Admiral Souchon zum Chef der aus 4 neueren in Deutschland gebauten Torpedobooten zu bildenden türkischen I. Halbflottille bestimmt war. Fircks war Kommandant der „Nemune", eines Torpedobootes dieser Halbflottille, geworden, so daß wir auch hier wieder gemeinschaftlich in unserer alten Waffe zur See fahren konnten. Mein Führerboot, dessen Kommando ich gleichzeitig führen sollte, war „Muavenet", die Namen der anderen beiden Boote „Gairet" und „Jadighiar". Außerdem waren noch 4 in Frankreich gebaute kleinere Torpedoboote, welche die II. Halbflottille bildeten, und dann noch 4 ganz kleine, kaum 100 t große vorhanden. Diese sämtlichen Torpedoboote, wozu später noch zwei ebenfalls in Deutschland gebaute Zwitter, halb Torpedo- und halb Kanonenboot, „Berc" und „Peik", hinzutraten, wurden in einer Flottille unter dem bisherigen I. Offizier der „Goeben", einem altbewährten Torpedobootsfahrer, Korvettenkapitän Madlung, zusammengefaßt. An Kreuzern waren außer „Breslau" zwei vorhanden, „Hamidije" und „Medschidije", erstere unter ihrem tapferen Kommandanten Rauf Bey, bekannt durch seine kühnen Kaperfahrten im Mittelmeer während der Balkankriege. Von außen sahen ja alle diese türkischen Schiffe und Fahrzeuge noch ganz gewaltig aus, vor allem auch sauber und ordentlich, denn die englische Marinemission unter dem fürtrefflichen Admiral Limpus hatte ihre Tätigkeit in erster Linie darin gesehen, die an sich schon große Vorliebe der Türken für das Liegen im Hafen, für Putzen und Blankmachen der Kanonen und Torpedos nach Möglichkeit noch zu vergrößern. Dafür war sie aber darauf bedacht gewesen, jede Ausbildung in den Waffen und jedes Fahren mit den Schiffen zu unterlassen. Es würde zu weit führen, den Zustand der Schiffe und die gewaltige Arbeit hier näher zu schildern, die wir mit unserem Personal in den nächsten Wochen aufwenden mußten, um Material und Personal durch Fahrübungen, Schießen mit Geschützen und Torpedos auf einen dem Ernstfall notdürftig entsprechenden Stand der Ausbildung zu bringen.

Admiral Souchon und sein Stab machten nicht viel Worte. Wir bekamen alle gleich am ersten Tage unsere verschiedenen türkischen Schiffe, Verbände und Fahrzeuge in die Hand, wir stiegen an Bord, und dann ging es los. Sofort Nachtangriff oder Tagübungen, je nach Wetter und Programm. Ich sehe mich noch mit dem guten Fircks, wie wir zusammen zum ersten Male unseren Fez aufsetzten, an Bord unserer Boote stiegen und unseren türkischen Kommandanten uns als ihre nunmehrigen Berater, Kameraden und Freunde vorstellten. Die Boote heimelten uns ja an, sie waren bei Schichau gebaut, ursprünglich für uns bestimmt, daher überall noch mit unseren deutschen Schildern und Be-

Digitized by Google

zeichnungen versehen. Auf jedem Boot hatten wir einen deutschen Obermaschinisten als Berater des türkischen Ingenieurs, zwei bis drei Rohrmeister für die Torpedorohre und 10—15 Obermatrosen und Oberheizer für Maschine, Kessel und Geschütze mit, dazu war dann die türkische Besatzung jedes Bootes, die bei den großen Booten meiner Halbflottille 60—70 Mann betrug. Wacker und brav haben sich unsere Leute schnell in die fremden Verhältnisse eingelebt. Man stelle sich allein die Sprachschwierigkeiten vor! Nur einige der türkischen Offiziere sprachen etwas englisch, d. h. ein Gemisch, aus dem ein mit der Zeit und mit Hilfe der Zeichensprache geübtes Ohr allmählich den Sinn herausfinden konnte; sonst nur türkisch. Und doch war es eine Freude, zu sehen, wie bald die Verständigung zunahm und wie mit Zuhilfenahme sämtlicher Finger, der Kreide und sonstiger Hilfsmittel der Oberheizer Müller seinem türkischen Kollegen klarzumachen verstand, wie er die Feuer zum Rauchlosfahren bestellen müsse. Dazu die Unterbringung und das Essen. Die Boote waren überbelegt. Wir Kommandanten teilten mit den türkischen Kommandanten die Kajüte. Unsere Mannschaften desgleichen mit ihren türkischen Kameraden die Wohnräume des Bootes. Auch daran mußte man sich gewöhnen. Später im Kriege hat man ja noch manches andere kennen gelernt, aber damals war es doch für uns, die wir unmittelbar aus unseren mustergültigen deutschen Marineverhältnissen heraus auf diesen türkischen Fahrzeugen zur See fahren mußten, ein erheblicher Wechsel. Vor allem in der Verpflegung. Es wurde uns klar, daß das türkische Personal bei dieser Verpflegung auch nicht im entferntesten den bei der Seefahrt an Heizer und Matrosen zu stellenden Anforderungen gerecht werden könnte. Es gab nur Bohnen und Brot, dazwischen verirrten sich ab und zu einige Stücke Hammelfleisch, und vereinzelte Fettaugen überstrahlten an Sonn- und Feiertagen das Ganze.

Die Türkei tritt in den Krieg ein.

Es vergingen nun mehrere Wochen, die wir in scharfem Ausbildungsdienst benutzten, um unsere kleine Seemacht, die der den Russen im Schwarzen Meer zur Verfügung stehenden Flotte ganz erheblich unterlegen war, so gut wie möglich auszubilden. Unterdessen spielte sich an Land ein heißer diplomatischer Kampf um die Seele der Türkei ab. Die Botschafter Englands, Rußlands und Frankreichs versuchten mit Bitten und Drohungen, das Osmanenreich auf ihre Seite zu ziehen oder zum mindesten neutral zu halten. Aber zu klar erkannten die türkischen leitenden Staatsmänner, vor allem der jugendliche Kriegsminister Enver Pascha, der Minister des Innern Talaat, der Marineminister Djemal Pascha, aber auch der alte Sultan Reschad V., daß ein besiegtes Deutschland auch das Ende des Türkenreiches bedeuten und ihm das Schicksal Ägyptens bereiten würde. Der Stolz und die Vaterlandsliebe der Osmanen, dieser alten ritterlichen Nation von Kriegern, die sich vor Jahrhunderten eine Welt erobert hatten, aber nicht imstande gewesen waren, in friedlicher Kulturarbeit die auf dem Schlachtfelde besiegten Völker ihrem Staatswesen einzuordnen, waren für freiwilligen Verzicht ohne letzten Kampf nicht geschaffen. Zwar standen sie eigentlich seit 1911, dem Überfall Italiens, in dauerndem Krieg; das Land war finanziell erschöpft, das Heer gerade in der von deutschen Instrukteuren begonnenen Umarbeit begriffen, die Marine durch englische Geschicklichkeit kriegsunbrauchbar gemacht. Aber gerade der frische Zug, der unter Admiral Souchon so schnell in die türkische Flotte einzog, der ja bei dem bevorstehenden Kampfe eine Hauptrolle zufallen mußte, da vom Wasser her Konstantinopel von beiden Seiten bedroht werden konnte, trug in erster Linie dazu bei, das Vertrauen der Türkei zu ihren Waffen zu stärken. Ende September schon liefen unsere zum Wachtdienst an die Dardanellen gesandten Torpedoboote aus der Meerenge hinaus, um sich einmal nach der englischen Bewachungslinie umzusehen, die der englische Admiral aus Furcht vor einem Ausbrechen der „Goeben" vor dem Eingang zu den Dardanellen ausgelegt hatte. Das daraufhin der Hohen Pforte gestellte unverschämte Ersuchen des englischen Botschafters, in Zukunft ein Auslaufen aus den Dardanellen zu unterlassen, sonst würde es von den englischen Kriegsschiffen mit Gewalt verhindert werden, beantwortete die Türkei mit sofortiger Schließung der Dardanellen durch Minensperren, bei denen unsere mitgebrachten „Klaviere" zum ersten Male passende Verwendung fanden. Es war ein schwerer Schlag für die Verbandsmächte, da damit Rußland vollständig von der Seezufuhr abgeschnitten war. Anfang Oktober schon schickte uns Admiral Souchon zunächst nur mit zwei Torpedobooten in das Schwarze Meer. Es war ein stolzer Augenblick, als das Flottillenboot und mein Führerboot zum ersten Male aus dem Bosporus heraus, jubelnd von den Forts begrüßt, den Kurs ins Schwarze Meer nahmen und bis nach Zonguldack, dem alten Heraklea der Griechen, fuhren, wo die einzigen, bisher unter französischer Leitung stehenden türkischen Kohlengruben zur Versorgung der Hauptstadt und unserer Schiffe lagen. Nie mehr, seitdem im russisch-türkischen Kriege am 30. November 1853 die türkische Flotte von dem russischen Admiral

Digitized by Google

Nachimow bei Sinope überfallen und hinterlistig vernichtet worden war, hatte sich die türkische Kriegsflagge im Schwarzen Meer gezeigt. Um so größer war jetzt die Freude und das wiedererwachende Selbstbewußtsein der Türken, als jetzt ihr verantwortungsfreudiger neuer Admiral sie mit seinem Flaggschiff in diese Gewässer führte. Denn bald gingen auch „Goeben", die beiden Linienschiffe und die Kreuzer immer öfter in das Schwarze Meer, um die Einfahrt zum Bosporus zu schützen und zu verhindern, daß die bei weitem überlegenen russischen Seestreitkräfte aus Sebastopol heraus versuchen würden, uns die enge Einfahrt des Bosporus durch Minen zu verschließen. Admiral Souchons Maßnahmen waren nicht umsonst, denn am 28. Oktober kam der Russe wirklich und versuchte im Morgengrauen, mit einem Minenleger unseren Schiffen den Weg ins Meer zu versperren. Aber „Goeben" war auf der Wacht, und das russische Minenschiff „Pruth" hatte bald sein Schicksal erreicht. Damit hatte Rußland die Feindseligkeiten eröffnet, und noch am selben Tage versammelte unser Flottenchef seine Schiffe und Torpedoboote im Schwarzen Meer am Eingang zum Bosporus, um die Befehle für den Angriff gegen die russischen Streitkräfte im Schwarzen Meer auszugeben.

Meine erste Kriegsfahrt nach Odessa.

Es war ein unvergeßliches Bild, als dort im Schein der untergehenden Sonne die massige „Goeben", am Topp ihres Mastes die blutrote Admiralsflagge, umgeben von den wenigen, aber kampfbereiten Schiffen der türkischen Flotte lag. Von meiner Halbflottille waren leider nur zwei Boote verwendbar, das Flottillenboot „Gairet" und mein Führerboot „Muavenet". Wir gingen bei „Goeben" längsseit und erhielten unsere Befehle. Unsere beiden Boote sollten während der Nacht nach Odessa gehen, dort im Morgengrauen in den Hafen einlaufen und, was an russischen Kriegsfahrzeugen dort läge, vernichten. Ein Torpedobootsauftrag, wie wir ihn uns im Frieden geträumt und immer gewünscht hatten. „Goeben" wollte um dieselbe Zeit Sebastopol angreifen, „Breslau" und die übrigen Kreuzer wurden zum Angriff auf Punkte der russischen Küste an der Krim verteilt, die beiden Linienschiffe blieben zum Schutz vor dem Bosporus. Kühn war der Angriffsgeist des Admirals, denn die russische Flotte, aus 5 Linienschiffen, 2 Kreuzern, 24 ganz neuzeitigen Torpedobootszerstörern, mehreren Unterseebooten bestehend, war der unsrigen erheblich überlegen. Zudem stützte sie sich auf einen erstklassigen, mit allen Hilfsmitteln versehenen Kriegs- und Werfthafen, Sebastopol, während wir in Konstantinopel weder ein Dock für „Goeben", noch eine Werft, statt ihrer ein mit Gras bewachsenes Gelände voll verschlafener Gebäude besaßen, in deren Hallen die Ausrüstungsgegenstände für stolze Segelflotten vergangener Jahrhunderte einen ehrwürdigen Schlaf schliefen, und wo unser besonders findiger Flottilleningenieur, Paul Berndt, gelegentlich bei seinen Entdeckungsfahrten unter einem Haufen Tauwerk, Hunderte von Kondensatorrohren für neuzeitige Torpedobootskessel entdeckte. Dieses sogenannte Marinearsenal war ein Idyll, das zu dem Minarett paßte, das zierlich am Werfteingang stand, aber keine Arbeitsstätte voll hämmernder Maschinen, in der man eine für den Krieg bestimmte Flotte ausrüsten konnte. Und was für ein Krieg sollte uns bevorstehen, als wir damals mit der ganzen Freude und Begeisterung unserer Friedensnerven am 29. Oktober gen Odessa zogen.

Es waren rund 300 sm allein auf der Hinfahrt, also zusammen über 600 sm zurückzulegen, eine gewaltige Strecke für unsere Torpedoboote, die mit ihren Maschinen und Kesseln nicht auf der von Deutschland her gewohnten Höhe standen. Voll bepackt waren wir mit Kohlen bis an die Halskrause, etwas, was die Türken auch noch nie gesehen hatten. Das letzte Signal unseres verehrten Admirals: „Tuen Sie Ihr Äußerstes für die Zukunft der Türkei!" hatte bei allen Türken tiefes Verständnis und ehrliche Begeisterung ausgelöst. Es war für mich, der ich mir eigentlich meinen ersten Zug gegen den Feind früher einmal anders vorgestellt hatte, doch ein aufrichtig bewegendes Gefühl, als ich die türkische Besatzung mit unseren Leuten zusammen antreten ließ und allen die hohe Begeisterung und die selbstlose Hingabe aus den Augen leuchten sah, mit der sie an ihre Pflicht herangingen. Was den türkischen Matrosen und Heizern an Kenntnissen des Kriegshandwerks infolge mangelnder Übung und Ausbildung fehlte, das ersetzten sie durch ihren blinden Gehorsam, ihre treue Pflichterfüllung und ihr unbedingtes Vertrauen zu ihren deutschen Offizieren. Die Zeit, in der ich türkisches Personal unter mir hatte, wird für mich stets zu den schönsten Kriegserinnerungen gehören. Ihren Ansporn und das Beispiel erhielten die Türken aber durch unsere braven Mannschaften, die dort auf ihren türkischen Booten das Mehrfache von dem zu Hause leisten mußten und auch geleistet haben. Wir Deutsche fühlten uns in diesen fremden Verhältnissen doppelt aufeinander angewiesen, wir wußten, daß wir das Rückgrat waren, das alles andere zusammenhalten mußte. Wenn es hart auf hart herging, wenn das Wetter im Schwarzen Meer später schlecht wurde, so daß die seeungewohnten, unterernährten Türken, auf einen jämmerlichen

Digitized by Google

Haufen geballt, hinter dem vorderen Schornstein lagen, dann stand in den Heizräumen und in der Maschine manchmal 12 Stunden lang der deutsche Heizer vor dem Feuer und bediente Kessel und Maschine unermüdlich allein. Das Band, das durch gemeinsame Erinnerungen Deutsche und Türken umschließt, wird nicht so leicht und so schnell zerreißen. (Schluß folgt.)

Neuere Bücher.

Eine Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten, Rücksendung besprochener findet nicht statt. * bedeutet: vorhanden in der Hauptbücherei des Reichswehrministeriums — Marineleitung.)

*Brassey, **Naval and Shipping Annual 1921/22.** London, William Clowes. 436 Seiten, 25 sh. Es liegt auf der Hand, daß der jüngste Band des bekannten Jahrbuchs eine Fülle des Interessanten für den Fachmann und Politiker birgt. Die Kriegserfahrungen reifen sich aus, neue Ausblicke sind gewonnen. Inhaltlich zerfällt das Werk in drei etwa gleich starke Teile. Der erste behandelt die Kriegsmarinen, der zweite die Handelsmarinen, und der dritte enthält Listen-, Bild- und statistisches Material. An besonders lesenswerten Aufsätzen seien hervorgehoben: The Battle of Jutland (geschrieben von einem japanischen Seeoffizier, der den Ausgang der Schlacht als unentschieden bezeichnet), The Capital Ship (eine Verteidigung des Großkampfschiffes), Air Power and Sea Power (die Bedeutung der Luftwaffen für den Seekrieg wird voll anerkannt), Ordnance and Armour (gibt einen guten Überblick über die Entwicklung der Schiffsartillerie und des Panzerschutzes von heute). Aus dem zweiten Teil, dem über die Handelsmarine, sei ein Aufsatz The Future of German Shipping hervorgehoben, der kennzeichnenderweise mit dem Satz beginnt: „The Germans still believe that their future lies on the water." Die statistischen Angaben des dritten Teils sind wie immer sehr wertvoll. Ein reiches Bildmaterial unterstützt den Text.

*Schütze, **Der Weg zu Deutschlands Rettung!** Berlin, H. R. Engelmann, 1922. 40 Seiten, 7,20 M. Im Mai 1915 ist unter dem Titel „England on the witness stand" (England auf der Zeugenbank) in New York eine Broschüre erschienen — oder vielmehr: sie wurde noch vor dem Erscheinen unterdrückt, in der eine große Reihe führender englischer Männer sich zu Worte gemeldet hatte, um die Lüge von Deutschlands Schuld am Kriegsausbruch in gebührender Weise abzutun. Diese Broschüre kommt jetzt ans Tageslicht. Der Verfasser unserer Flugschrift bespricht sie und gibt schwerwiegende Proben aus ihr. Er erwirbt sich hiermit ein besonderes Verdienst. Unablässig muß die Kriegsschuldfrage angeschnitten werden, die allein dem Vertrage von Versailles sein Scheinrecht gibt.

*v. Altrock, **Vom Sterben des deutschen Offizierkorps.** Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. 75 Seiten, 25 M. In kurzer Frist ist die zweite erweiterte Auflage dieses verdienstvollen Werkes erschienen. Wir hatten bereits in Heft 7, Jahrgang 1921, auf die Schrift hingewiesen. Die Neuauflage ist durch sehr wertvolle Statistiken über die Zahl der Verwundeten und durch sonstige vergleichende Angaben bereichert worden.

*v. Bernhardi, **Deutschlands Heldenkampf 1914—1918.** München, J. F. Lehmanns Verlag, 1922. 548 Seiten, geh. 70 M., geb. 90 M. In einem starken Bande hat der bekannte und verdienstvolle Militärschriftsteller den gesamten Weltkrieg, einschließlich der Kämpfe in den Kolonien und des Seekrieges, abgehandelt und kritisch gewürdigt. Hieraus ergibt sich, daß es sich nur um eine allgemeine Darstellung handeln kann, die auf Einzelheiten nicht eingeht. Hingegen sind die großen Linien der militärischen und politischen Entwicklung der Dinge scharf herausgearbeitet. Hundert sehr anschauliche Kartenskizzen beleben den Text. Das Werk wird der gedrängten Form der Darstellung wegen, die meisterlich gehandhabt ist, seinen Platz in der Literatur über den Weltkrieg erobern. Da es nachschürfender Archivarbeit vorgreift, mögen an einzelnen Stellen Unrichtigkeiten untergelaufen sein. Bei den Betrachtungen über den Seekrieg sind solche jetzt schon nachzuweisen.

*Delbrück, **Ludendorffs Selbstporträt.** Berlin, Verlag für Politik und Wirtschaft, 1922. 72 Seiten, 25 M. Kennzeichnend für den Geist dieser Schrift ist ihr Motto: „Damit die wahre Religion zur Herrschaft gelange, müssen die Götzenbilder zerstört werden. Das gilt auch von der Religion der Vaterlandsliebe." Wir bezweifeln, ob Professor Delbrück der Mann ist, der sich, als vom Schicksal berufen, ein solches Werk der Zerstörung zutrauen darf. Zum mindesten ist eine kleine, mit Gift geschriebene Broschüre kein geeignetes Werkzeug hierfür. Immerhin wird ein geschäftlicher Vorteil herausspringen. Die Schrift

Digitized by Google

wird viel gelesen werden. Denn noch immer empört sich der Deutsche nicht, wenn von Landsleuten das eigene Nest beschmutzt wird, und wenn vor fremden Altären Götzendienste verrichtet werden.

*Foerster, **Hans Delbrück — ein Porträtmaler?** Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. 40 Seiten, 12 M. Der Verfasser hält mit schneidender Schärfe, strenger Logik, aber unter Wahrung peinlichster Sachlichkeit Gericht über die in Delbrücks Flugschrift enthaltenen Angriffe auf Ludendorff. Als Militärkritiker beschränkt er sich auf die Widerlegung der gegen den Feldherrn gerichteten Angriffe, politische Betrachtungen schaltet er aus. Aber auch so gelingt ihm der Nachweis, daß Delbrücks Wissen und Kenntnisse nicht im entferntesten dazu ausreichten, in der bereits gegeißelten scharfen Form gegen einen Mann wie Ludendorff vorzugehen.

*Budde, **Der Kapitän, Praktisches Handbuch über Schiffs- und Havereipapiere.** Hamburg, Eckardt und Meßtorff, 1921. 180 Seiten, 30 M. Es handelt sich um ein Handbuch, das aus der Praxis für die Praxis geschrieben ist. Der Inhalt ist gut gegliedert, reich und allgemein verständlich. Seerechtsfragen, Reedereiwesen, die Stellung des Kapitäns, Schiffspapiere, Havereiverfahren, Seenot und Seeversicherung bilden die Hauptabschnitte. Das Buch wird auch in der Kriegsmarine (Schiffsbücherkiste) mit Nutzen Aufnahme und Verwendung finden. Es gehört als Band 6 zu einer seemännischen Bücherei, die im gleichen Verlage herausgegeben wird.

*Meldau, **Kleines Kompaßlexikon.** Verlag wie oben. 87 Seiten, 30 M. Der Verfasser ist Professor an der Seefahrtschule zu Bremen. Der gesamte Fragenzusammenhang des magnetischen Kompasses an Bord (einschließlich Peilen) ist in klarer und leicht faßlicher Form behandelt. Das Buch kann zum Selbststudium empfohlen werden. Erläuternde Zeichnungen und Tabellen durchsetzen den Text.

*Spickernagel, **Reiseeindrücke aus Sowjetrußland.** Berlin, Staatspolitischer Verlag, 1922. 27 Seiten, 8,50 M. Der Verfasser ist durch seine biographischen Studien über Fürst Bülow und Ludendorff rasch bekannt geworden. Moskau und Petersburg hat er kürzlich auf Grund einer amtlichen Anregung besucht. Der Hauptvorzug seiner höchst lesenswerten Schilderungen beruht darin, daß sie unter dem unmittelbaren Eindruck des frischen Erlebnisses und mit dem ehrlichen Bemühen niedergeschrieben worden sind, die Dinge ohne Scheuklappen zu sehen. Spickernagel hat Fühlung mit den führenden Männern der Sowjetrepublik genommen. Seine politischen Folgerungen sind höchst beachtenswert.

*Reichert, **Rathenaus Reparationspolitik.** Berlin, Aug. Scherl G. m. b. H., 1922. 279 Seiten, 36 M. Der Verfasser ist M. d. R. Er hat durch seine auf der Münchner Tagung des Reichsverbands der deutschen Industrie gehaltene Rede zu Rathenaus Reparationspolitik die Aufmerksamkeit weiter Kreise auf sich gelenkt. Im vorliegenden Buche gibt er eine Geschichte des Reparationsproblems und eine sachkundige Kritik des Wiesbadener Abkommens. Er steht auf dem Standpunkt, daß allein die Beseitigung des Versailler Gewaltfriedens und des Londoner Ultimatums imstande wäre, die unerträgliche Spannung zu lösen, unter der nicht nur Deutschland, sondern ganz Europa leidet.

*Immanuel, **Fünfzig Jahre deutscher Geschichte.** Berlin, Verlag Veteranendank, 1922. 224 Seiten, 36 M. Vom Frankfurter Frieden bis zur Zwangslage Deutschlands von 1921 führt uns der bekannte Militärschriftsteller. Nach seinen eigenen Worten gibt er uns Eindrücke und Erinnerungen aus den Zeiten deutschen Werdens, deutschen Niederstieges und deutscher Zuversicht. Das Buch ist von hoher Warte aus geschrieben; trotzdem liegt sein größter Vorzug darin, daß es nach Stil und Inhalt allgemeinverständlich abgefaßt und damit zu einem echten Volksbuch gestempelt ist. Der Verfasser hat seine Aufgabe, auf beschränktem Raum viel und vieles zu bieten, meisterhaft gelöst. Die Anschaffung wird Mannschaftsbüchereien dringend empfohlen. Aber auch für unsere Jugend ist das Buch der rechte Lesestoff.

*Boehm, **Die Offiziershetze.** München, J. F. Lehmanns Verlag, 1922. 112 Seiten, 22 M. Ein sehr verdienstvolles Buch. Der Verfasser ist keineswegs blind gegen die Fehler deutscher Offiziere, aber er verlangt sachliche und sachverständige Kritik. An einer Fülle von Beispielen weist er nach, daß es an einer solchen Kritik bei uns völlig gebricht und daß an ihre Stelle vielmehr eine blinde, wüste Hetze getreten ist, um den Offizierstand als Ganzes zu entwürdigen. Dadurch wird das Buch zu einem wirksamen Kampfmittel gegen das Wirken dunkler Mächte, die den deutschen Volksgeist bis zur völligen Schwäche vergiften wollen.

*Pappritz, **Frankreich und die Franzosen im neunzehnten Jahrhundert.** Bonn und Leipzig, Kurt Schroeder, 1922. 382 Seiten, 30 M. Der Verfasser hat sich viel mit Frankreich und französischen Verhältnissen beschäftigt und demgemäß auf knappem Raum einen reichen Stoff zusammengetragen. Leider ist es ihm bei seiner Arbeit wie schon

Digitized by Google

vielen Deutschen vor ihm ergangen: auch Herr Pappritz hat sich von der schillernden Außenseite des französischen Wesens blenden lassen und schreibt Geschichte zu Frankreichs Gunsten. Die beifällige Schilderung überwiegt allzustark, und der verderblichen Rolle, die Frankreichs Revanchewahn Deutschland gegenüber gespielt hat (Verhetzung in den Schulen, Lügenpropaganda u. a. m.), wird überhaupt keine Erwähnung getan. Wenn der Verfasser im Vorwort auch hervorhebt, daß er die Kulturgeschichte Frankreichs mit der politischen verknüpfen wolle (kulturgeschichtlich bietet das Buch manches Lesenswerte), so durfte seine Arbeitsmethode doch nicht dazu führen, ein politisches Bild zu entwerfen, das ob seiner Unvollständigkeit zu einem flüchtig hingeworfenen Zerrbild geworden ist. Uns Deutschen tun wahrlich andere Bücher über Frankreich not wie dieses!

*Chamberlain, Houston Stewart, **Mensch und Gott.** München, F. Bruckmann. 1921. 307 Seiten, gebunden 50 M. In dem Bewußtsein, daß im Leben der Völker wie des einzelnen Menschen die feinsten und tiefsten Wurzeln aller Kraft in den Beziehungen zwischen Mensch und Gott ruhen, möchten wir es nicht unterlassen, unsere Leser auf diese Neuerscheinung ganz besonders aufmerksam zu machen. Es handelt sich um ein Buch, das jeden, er mag sich zu ihm stellen, wie er will, in seinen Bann ziehen wird. Der Inhalt und die Meisterschaft der Sprache bürgen dafür. Chamberlain steht über allen theologischen Lehrmeinungen. Was er uns gibt, ist eigenes Empfinden, gewonnen auf dem Boden gründlichster Forschung. Zwischen Mensch und Gott führt er den Begriff des „Mittlers" ein. Er zeigt, wie allgemein verbreitet die Sehnsucht nach einer solchen Persönlichkeit war, als Jesus auf Erden erschien. Ein Kapitel behandelt Jesum als geschichtliche und übergeschichtliche Erscheinung. Die Evangelien und Pauli Briefe werden eingehend geprüft und besprochen. Und zum Schlusse wirbt der Verfasser mit warmem Herzen dafür, an die Tilgung der kirchlichen und dogmatischen Gegensätze heranzugehen, um von hoher, über den Parteien stehender Warte aus, den Weg zu erspähen, der zum wahren Christentum führt.

Ferner sind neu erschienen:

*Jane's Fighting Ships 1921. London 1921. Sampson Low & Co. 2 £ 12 s 6 d.
*Graf Brockdorff-Rantzau, Dokumente. Mit Vorwort von H. Delbrück. Berlin 1922. Deutsche Verlagsgesellschaft f. Politik u. Geschichte. 45 M.
*Nitti, F., Das friedlose Europa. Frankfurt a. M. 1922. Frankfurter Societätsdruckerei. 45 M.
*Bennewitz, K., Flugzeuginstrumente. Berlin 1922. R. C. Schmidt & Co. 120 M.
Hoppe, F., Elektrotechnische Meßinstrumente und Meßmethoden. Berlin 1922. R. C. Schmidt & Co. 20 M.
Hoppe, F., Elektrische Maschinen. Berlin 1922. R. C. Schmidt & Co. 20 M.
Pfeuffer, K., Die völkerrechtliche Stellung der Freien Stadt Danzig. Danzig 1921. K. W. Kafemann. 27,50 M.
Brammer, K., Verfassungsgrundlagen und Hochverrat. Nach Verhandlungsberichten u. Urkunden des Jagow-Prozesses. Berlin 1922 Verlag f. Politik u. Wirtschaft. 33 M.
*Problems of peace and war. (Transactions of the Grotius Society Vol. VII). London 1922. Sweet & Maxwell. 560 M.
*Murken, E., Die großen transatlantischen Linienreederei-Verbände, Pools u. Interessengemeinschaften bis zum Ausbruch des Weltkrieges. Jena 1922. G. Fischer. 130 M.
*Hoffmann, O., Arbeitsdauer und gewerbliche Produktion Deutschlands nach dem Weltkriege. Stuttgart 1922. F. Enke. 57 M.
*Handbuch der Reichsversicherungsordnung. Berlin 1922. Vossische Buchhandlung. 88,75 M.
*Haller, J., Die Ära Bülow. Eine historisch-politische Studie. Stuttgart 1922. J. G. Cotta. 45 M.
*Ostwald, P., Von Versailles 1871 bis Versailles 1920. Berlin 1922. Staatspolitischer Verlag. 28 M.
Wirth, A., Weltenwende. Ludwigshafen 1921. Lhotzky Verlag. 52 M.
Ehlers, F., Politische Verheerungen durch die Dummheit der Fürsten und Völker. Geschichtliche Studien. Leipzig 1922. Hammer-Verlag. 12 M.
Stremmer, E., Revolutionen und ihre Bedeutung 1789—1848—1918. Stuttgart 1922. Bergers Verlagsanstalt. 16 M.
Diehl, K., Über Sozialismus, Kommunismus und Anarchismus. 4. verm. Auflage. Jena 1922. G. Fischer. 50 M.
Küntzel, G., Die drei großen Hohenzollern und der Aufstieg Preußens im 17. und 18. Jahrhundert. Stuttgart 1922. Deutsche Verlags-Anstalt. 36 M.

Digitized by Google

Wolfram von den Steinen, Das Kaisertum Friedrichs II. nach den Anschauungen seiner Staatsbriefe. Berlin 1922. Walter de Gruyter & Co. 25 M.
Knoke, F., Die Kreuzzüge der Germanen in Deutschland. 2. umgearb. Aufl. Berlin 1922. Weidmannsche Buchhandlung. 86 M.
*Handbuch für das Deutsche Reich. 1922. Herausgegeben vom Reichsministerium des Innern. Berlin 1922. C. Heymann. 75 M.
*Gothaischer Kalender 1922. Gotha. J. Perthes. 77,50 M.
*Schulz, Eckert und Riech, Grundzüge der deutschen Sozialversicherung. Berlin 1922. R. Hobbing. 99 M.
*Helfferich, K., Georg von Siemens. Ein Lebensbild aus Deutschlands großer Zeit. 1. Bd. Berlin 1921. J. Springer. 42 M.
Brinckmeyer, H., Hugo Stinnes. München 1922. Wieland Verlag. 14,40 M.
Mützel, A., und Herzinger, L., Staatsbürgerkunde, unter besonderer Berücksichtigung bayerischer Verhältnisse. Diessen vor München 1922. J. C. Huber. 20 M.
Moeller van den Bruck, Gleichen, H. v., und Boehm, M. H., Die neue Front. Berlin 1922. Gebr. Paetel. 66 M.
Popper-Lynkeus, J., Krieg, Wehrpflicht und Staatsverfassung. Wien 1921. Rikola-Verlag. 75 M.
Kolshorn, J., Rußland und Deutschland, durch Not zur Einigung. Leipzig 1922. Hammer-Verlag. 24 M.
Key, H., Amerika-Reise. München 1922. Drei Masken-Verlag. 125 M.
Maas, P. A., Spanien. Eine Studienreise während des Weltkrieges. Münster i. W. 1921. Franziskaner-Missionsverlag. 55 M.
Ernsthausen, A. v., Balkanerinnerungen. Detmold 1922. Meyersche Hofbuchh. 12 M.
Theopold, D., Aus einer alten Hansestadt. Lemgo 1922. P. Bräuer. 21 M.
*Stern-Rubarth, E., Die Propaganda als politisches Instrument. 2. Aufl. Berlin 1921. Trowitzsch & Sohn. 27,50 M.
*Wolf, H., Weltgeschichte der Lüge. Leipzig 1922. Th. Weicher. 64 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen siehe Heft 2 S. 111.)

Marine- und militärische Fragen, Politik.

Points from the naval treaty (E., 24. II. 22). — La leçon de Washington (M. d. F., 25. II. 22). — The fruits of Washington (N. M. R., 1. III. 22). — Reduction of the navy (E., 17. III. 22). — Bomber versus battleship (A. N. J., 25. II. 22). — Le traité sur la guerre sous-marine (M. d. F., 4. III. 22). — L'emploi des sous-marins (M. d. F., 18. III. 22). — La fase attuale dell'evoluzione delle navi (Ri. M., II. 22). — La marine et les sources de la puissance mécanique (R. M., III. 22). — Principles of command (Pr. N. J., III. 22). — Pedagogia militare (Ri. M., II. 22). — Military conservatism (Pr. N. J., III. 22). — Reichsmarine und Berufswahl (D. z. S., III. 22). — Las fuerzas militares del Japon en 1921 (Memorial de artilleria, 21. IX., 21. X., 21. XII. 21 u. 22. I. 22). — Observaciones sobre la movilizacion industrial (Memorial de artilleria, 22. I. 22). — The Pacific problem through french spectacles (N. M. R., 1. III. 22). — The south american Alsace-Lorraine (Pr. N. J., III. 22). — Das Kriegserlebnis (Die Grenzboten, Sonderheft Nr. 12 u. 13, 1922).

Haushalt und Verwaltung.

Geddes economy proposals (N. M. R., 15. II. 22). — Admiralty and economy proposals (N. M. R., 15. II. 22) — Navy estimates for 1922/23 (N. M. R., 15. III. 22). — The navy estimates (Eg., 17. III. 22). — Army estimates for 1922/23. Smaller army (N. M. R., 15. III. 22). — The air estimates (Ae., 22. III. 22). — La marine au parlement. Le programme naval (M. d. F., 25. III. 22). — Text of service pay bill as reported to both houses (A. N. J., 25. II. 22).

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

American warship practice (Eg., 17. u. 24. III. 22). — Modern american destroyers (E., 10. III. 22). — Umbau des Kanonenbootes „Hyäne" in einen Motorschoner (W. u. R.,

Digitized by Google

7. II. 22). — Neuere wirtschaftliche und konstruktive Fragen im Schiffbau (W. u. R., 7. III. 22). — Vom deutschen Schiffbau-Versuchswesen (W. u. R., 7. IV. 22). — Wirtschaftliche Bearbeitung des Schiffbaumaterials (W. u. R., 7. IV. 22). — Der amerikanische Schiffbau (U. D., 23. III. 22). — Die Lage des britischen Schiffbaues (U. D., 30. III. 22). — Le paquebot „Montcalm" (B. t. B. V., II. 22). — Le paquebot „Homeric" de la White star line (B. t. B. V., III. 22). — Werkstattschiff „Bosnia" (S., 1./8. III. 22). — Le „Vejo" cargo de 8400 tonnes à moteur Diesel (B. t. B. V., III. 22). — Notsteueranlage auf D. „Gotha" des Norddeutschen Lloyd (W. u. R., 7. III. 22). — Beiträge zur Frage der ausreichenden Stabilität (W. u. R., 7. II. 22). — Unbalanced rudders of single-screw steamships (Eg., 24. III. 22). — Das wirtschaftlichste Schiff (Z. V. d. Ing., 11. III. 22). — The Penny-Porter marine oil engine (The motor ship, 22. II. 22). — A new 1200 H. P. Diesel engine (The motor ship, 22. II. 22). — Ein 1000 PS-Schiffs-Dieselmotor der Deutschen Werke A.-G. (Oe., u. G., 15. III. 22). — Compounding the combustion engine (Eg., 3. II. 22). — La propulsion électrique des navires (B. t. B. V., II. 22). — Some essential points in Diesel engine design (The motor ships, 22. II. 22). — Still engine developments (E., 17. u. 24. II. 22). — The Pomini friction clutch (Eg., 20. I. 22). — Mechanical gearing and electrical transmission (E., 24. III. 22). — Neuerungen in der Kühlung der Verbrennungsmotoren (Mo., 31. III. 22). — Turbinenschaufel-Havarien (S., 15. III. 22). — Chaudière marine Durand-Mattei (B. t. B. V., III. 22). — Generatorgas für Schiffsmotoren (Mo. u. Mo., 12. III. 22). — Die Dampfkesselexplosionen des Jahres 1920 (Z. D. M., 24. III. 22). — Die Selbstentzündung ausströmenden Wasserstoffes (Z. V. d. Ing., 4. III. 22). — Note circa la manovre dei grossi pesi a bordo delle navi moderne (Ri. M., I. 22, Suppl.). — Les couleurs, les vernis et les peintures dans la marine (B. t. B. V., II. u. III. 22). — German disarmament—effect on industry (E., 10. III. 22).

Werft- und Hafenbaubetrieb, Docks, Kanäle.

Die Elektrizität im Werftbetrieb (S., 1./8. III. 22). — Großwerkzeugmaschinen im Werftbetrieb (S., 1./8. III. 22). — Proposed Great Lakes-Atlantic canal (E., 10. III. 22). — Der Hansakanal — Industrie-Seehäfen-Kanal (W. u. R., 7. IV. 22). — Der Küstenkanal (W. u. R., 7. IV. 22). — Schleppversuche mit der Wasser-Eisenbahn (S., 22./29. III. 22).

Handels- und Binnenschiffahrt, Handels- und Verkehrswesen.

Die Weltschiffahrt in englischer Beleuchtung (H., 18. III. 22). — Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd im Jahre 1921 (H., 25. III. 22). — Die östlichen Ostseehäfen 1921 (H., 11. III. 22). — Der Schiffsverkehr in deutschen Seehäfen (W. u. St., 17. III. 22). — Die Ausfuhr Deutschlands in den Jahren 1913, 1920 und 1921 (W. u. St., 17. III. 22). — Le port de Strasbourg (B. t. B. V., III. 22). — La navigation intérieure en Russie (R. M., II. 22). — Beitrag zur Frage der Wrackbeseitigung (W. u. R., 7. III. 22). — Die deutsche Kohlenproduktion 1921 (W. u. St., 28. II. 22). — Der Erdölmarkt im Jahre 1921 (U. D., 30. III. 22). — Die mexikanischen Ölfelder und die unzureichende Ölproduktion der Vereinigten Staaten (Mo., 31. III. 22).

Artillerie, Waffenlehre, Bomben, Pulver, Munition, Gas.

Cannoni elettrici sistema Fauchon Villeplée (Ri. d. art., 21. XII. 21). — Raupenzieher-Artillerie (Militärwissenschaftl. und techn. Mitteilungen, 1. Heft, 22). — Zur Granatwirkung (Art. M., II. 22). — Post war development of aerial observation of artillery fire (J. U. S. A., 21. XII. 21). — Il problema balistico del prossimo avvenire (Ri. d. art., 21. XII. 21). — Note sur les causes de production de certains phénomènes de coups anormaux (R. d'art., 21. XII. 21). — Los fenomenos sonoros de las bocas de fuego y su aprovechamiento en la guerra (Memorial de artilleria, 21. XII. 21). — Au sujet des corrections de vent (R. d'art., 21. XII. 21). — Notes on employment of anti-aircraft artillery (J. U. S. A., 21. XII. 21). — Recherche de la portée maximum à attendre d'un canon de longeur donnée (R. d'art., 15. I. 22). — De waarschijnlijkheidsrekening en de foutentheorie, toegepast op het schieten (De militaire spectator, 22. I. u. 22. II. 22). — Stabilitätsbestimmung von Schießwolle und rauchschwachem Pulver (Z. Sch. u. Spr., 1. Märzheft, 22). — Zur Frage „Taktische Organisation und Verwendung der Flugabwehr-Scheinwerfer" (T. u. W., 3./4. Heft, 22). — Über die Grundlagen des Flatschießens (T. u. W., 3./4. Heft, 22). — Die artilleristischen Vermessungen in den letzten Kriegsjahren (T. u. W., 3./4. Heft, 22). — The effect of bomb attack on warships (E., 17. III. 22). — La prophylaxie contre les gaz asphyxiants à bord du grand navire de combat (R. M., II. 22).

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Problema di lancio (Ri. M., II. 22). — Mine e sommergibili nella guerra marittima (Ri. M., II. 22).

Digitized by Google

Luftfahrwesen.

On the loss of the „Roma" (Ae., 1. III. 22). — The loss of „R 38" (Ae., 1. III. 22). — A design for a new Vickers passenger carrier (Ae., 15. III. 22). — Darmstadt-Doppeldecker 1921 (Fl., 15. III. 22). — The Gloucestershire goods carrier (Ae., 15. II. 22). — Der Gloucestershire-Verkehrsdoppeldecker (Ill. Fl. W., 15. III. 22). — The commercial aeroplane (Ae., 22. II., 1., 8., 15. u. 22. III. 22). — Die neuen englischen Festigkeitsvorschriften für Flugzeuge (Z. Fl. u. Mo., 15. III. 22). — Die Erforschung des Segelfluges (Fl., 15. III. 22). — Zur Segelflugmodellfrage (Fl., 15. III. 22). — Zur Sinkgeschwindigkeit von Segelflugzeugen (Z. Fl. u. Mo., 31. III. 22). — Die Zukunft der Luftfahrt (L., 9. III. 22). — Leuchttürme für den Luftverkehr (Fl., 22. II. 22). — On the air conference (Ae., 15. u. 22. II. 22). — Technical affairs at the air conference (Ae., 15. u. 22. II., 1. III. 22). — On the magna charta of the air force (Ae., 22. III. 22). — Ein neues Verfahren zur Richtfindung im Flugzeug (Ill. Fl. W., 1. III. 22). — Practical hints on aircraft instruments (Ae., 22. III. 22).

Elektrizität, Telegraphie, Telephonie und andere Nachrichtenmittel.

The vital importance of radio communication in modern naval warfare (Pr. N. I., III. 22).

Rechtsfragen.

Flieger-Raids auf offene Städte als völkerrechtliche Repressalie (Zeitschr. f. Internationales Recht, 5./6. Heft, 22.) — Die Auflösung der Vorkriegsverträge nach § 299a des Vertrages von Versailles (Zeitschr. f. Internationales Recht, 5./6. Heft, 22). — Friedensvertrag zwischen dem Deutschen Reich und den Vereinigten Staaten von Amerika 25. 8. 21 nebst deutscher Denkschrift (Zeitschr. f. Internationales Recht, 5./6. Heft, 22). — The future of the submarine in international law (Pr. N. I., III. 22).

Nautische Fragen.

Note sur la jumelle de nuit (R. M., II. 22). — Die Entwicklung des innerdeutschen Wetter-Nachrichtenverkehrs nach dem Kriege (A. H., Heft 3, 22). — Bestimmung des magnetischen Moments der Fluidkompasse (A. H., Heft 3, 22). — A position line slide rule (E., 3. III. 22). — Einheitliche Rechenmethoden in der Nautik (H., 25. III. 22). — Das Behm-Lot (S., 22./29. III. 22).

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Die deutsche Seefischerei im Jahre 1921 (W. u. St., 17. III. 22.) — Internationale Ostseeforschung (M. Fis. V., I. 22). — Seefischerei und Motor (Mo. u. Mo., 26. III. 22). — Ein Motorfahrzeug für die Wadenfischerei (M. Fis. V., I. 22) — Fangstatistik des Nordseegebietes (M. Fis. V., II. 22). — Das Oertz-Patent-Scherbrett (M. Fis. V., II. 22). — Eignet sich die See- und Küstenfischerei für die Arbeitslosenversicherung? (M. Fis. V., III. 22).

Jacht- und Sportangelegenheiten.

Die Schwimmarten (Mi., 9. III. 22).

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW 68, Kochstr. 68–71.

Digitized by Google

Über Kleine Kreuzer.

Von Ober-Marinebaurat Ahnhudt.

(Mit 7 Skizzen.) (Schluß.)

Im nachstehenden sollen die neuesten Kreuzer der Hauptseemächte betrachtet werden. Es kommen nur solche in Frage, die während des Krieges oder danach gebaut worden sind, weil alle anderen bei dem gewaltigen Aufschwung, den der Krieg im Kreuzerbau gebracht hat, nicht mehr als vollgültig anzusehen sind. Typskizzen der besprochenen Schiffe, die auch die Konstruktionsdaten enthalten, sind beigefügt. Da über die neuen, angeblich 8000 t großen und stark armierten französischen Kreuzer nicht ausreichendes Material vorliegt und die sonst interessanten Schiffe der kleineren Marinen, z. B. Hollands, zu sehr deren besonderen Zwecken angepaßt sind, als daß sie sich für eine Besprechung im vorliegenden Rahmen eignen, soll sich das Folgende auf die Kleinen Kreuzer Englands, Amerikas und Japans beschränken. Zur Übersicht wird die umstehende Tafel dienen.

Aus der Tafel geht zunächst hervor, daß bei allen Schiffen der C- und D-Klasse Maschinenleistung, Geschwindigkeit und Panzerschutz bis auf geringe Abweichungen gleich sind. Auch die Unterschiede im Brennstoffvorrat, der bei den neueren Schiffen der C-Klasse gegenüber den älteren um rund 100 t, bei der D-Klasse um weitere 100 t gestiegen ist, sind nicht erheblich. Wesentlich sind die Verstärkungen der Geschützarmierung, die von vier bis auf sechs 15 cm-Geschütze, alle mittschiffs aufgestellt, steigt, und in der Torpedoarmierung, bei der die Unterwasserrohre aufgegeben und durch Überwasserrohre ersetzt wurden. Angeblich war es nicht möglich, aus den früheren Unterwasserrohren bei größerer Geschwindigkeit als 20 kn zu schießen, was beweisen würde, daß die Engländer in der Entwicklung des Torpedowesens hinter uns zurückgeblieben waren. Die letzten Schiffe der C-Klasse haben 4 Doppelrohre, während die D-Klasse sogar 4 Drillingsrohre aufweist. Gerade die starke Torpedoarmierung betont den Charakter der Schiffe als Flottenkreuzer, sie zeigt die Absicht, diese Schiffe als Führer von Torpedobooten zu benutzen, die angriffsweise ihre Torpedos zum Tragen bringen sollen. Zur gelegentlichen Verteidigung beim plötzlichen Zusammenstoß mit stärkeren Streitkräften wäre diese Torpedoarmierung m. E. unnötig stark. Nicht ganz verständlich bleibt aber dann die Geschützarmierung. Als Flottillenführer sollen die Schiffe möglichst klein sein, da die geringe Größe ihr bester Schutz gegen die schwere Artillerie der gegnerischen Großkampfschiffe bleibt, gegen die sie die Torpedoboote führen sollen. Durch die Vergrößerung der Geschützzahl wächst aber auch die Schiffsgröße, und es scheint mir fraglich, ob der Vorteil der stärkeren Bewaffnung diesen Nachteil aufwiegt. Die Schiffe können ihren Zweck nur dann erfüllen, wenn sie sich möglichst wenig von Torpedobooten unterscheiden; sie müssen zwar eine Artillerie — und entsprechende Mittel für ihre Verwendung — besitzen, die feindliche Torpedoboote verscheucht, aber sie soweit zu steigern, daß sie auch mit feindlichen Kreuzern kämpfen können, scheint mir besonders für eine Marine wie die englische, die hierfür genügend viel stärkere Schiffe einsetzen kann, nicht richtig zu sein. Jedenfalls scheinen mir Torpedoarmierung und Artillerie nicht zusammen zu stimmen. Entweder starke Artillerie, gegebenenfalls auch zum Kampf gegen feindliche Kreuzer mit Torpedorohren als Gelegenheitswaffe, oder Torpedorohre als Hauptwaffe wie bei den Torpedobooten, dann aber möglichst geringe Schiffsgröße unter entsprechendem Verzicht auf Artillerie.

Digitized by Google

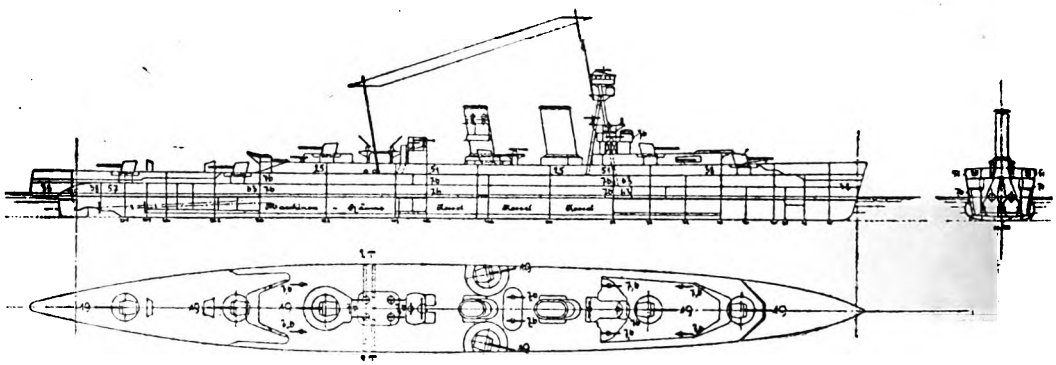
	Name des Schiffes									
	England							Ver. Staaten	Japan	
	Cambrian	Centaur	Caledon	Raleigh	Ceres	Despatch	Emerald	Omaha	Tenryu	Kuma
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Zahl der Schiffe der Klasse	6	2	3	4	10	8	2	10	2	5
Jahr des Stapellaufs	1914/1915	1916	1916/1917	1917/1920	1917/1919	1917/1919	1919/1920	1920	1918	1919/1920
Konstruktionsdeplacement t	3800	3800	4180	9900	4260	4720 bis 4840	7720	7210	3550	5600
Höchste Maschinenleistung, Entwurf PS	40 000	40 000	40 000	60 000	40 000	40 000	80 000	90 000	?	?
Höchstgeschwindigkeit Entwurf kn	28,5	28,5	29	30	29	29	33	35	31	33
Höchstgeschwindigkeit Probefahrt bis kn	29	?	29 bis 30	31	29,1	29,2	?	—	33 (?)	—
Brennstoffvorrat Kohlen t	—	—	—	1010	—	—	—	—	?	—
Brennstoffvorrat Öl t	860	840	950	1520	960	1060	1620	?	?	?
Geschütze cm	*4* · 15,2 *2* · 7,6	*5* · 15,2 *2* · 7,6	*5* · 15,2 *2* · 7,6	*7* · 19 *12* · 7,6	*5* · 15,2 *2* · 7,6	*6* · 15,2 *2* · 10,2	*7* · 15,2 *4* · 10,2	*12* · 15,2 *2* · 7,6	*4* · 14 *1* · 7,6	*7* · 14 *3* · 7,6
Torpedorohre	*4* ↑ *2* ↓	*2* ↓	*8* ↑	*4* ↑ *2* ↓	*8* ↑	*12* ↑	*12* ↑	*4* ↑	*6* ↑	*4* ↑ *2* ↓
Panzer, Deck mm	25	25	25	25	25	25	25	?	?	?
Seitenpanzer mittschiffs mm	76	76	76	51/76	76	76	76	?	38 (?)	51 (?)
Seitenpanzer vorn mm	57/38	57/31	57/31	63/38	57/38	50/38	63/38	—	—	—
Seitenpanzer hinten mm	63/50	63/50	63/50	63/38	50	44	50	—	—	—

Digitized by Google

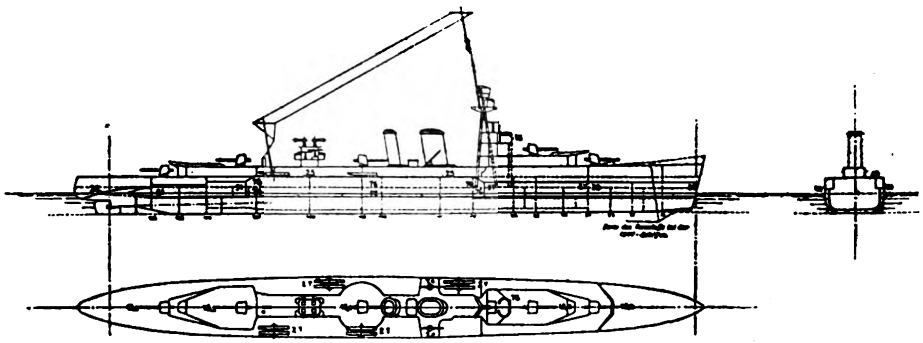
Noch schwieriger ist die Erklärung für die „Emerald"-Klasse. Als Flottillenführer scheinen diese Schiffe mit ihren fast 8000 t doch zu groß, obwohl ihre 12 Torpedorohre in Drillingsaufstellung auf diesen Verwendungszweck hinweisen. Die Artillerie ist um ein weiteres 15 cm-Geschütz vermehrt, ohne daß jedoch, da mehr als sechs dieser Geschütze sich bei der gegebenen Schiffslänge nicht mittschiffs aufstellen lassen, die Wirkung nach der Breitseite verbessert ist. Der Panzerschutz ist ungefähr derselbe wie bei den Vorgängern, dagegen ist die Geschwindigkeit um etwa 4 kn vergrößert, wodurch sich die Steigerung des Deplacements um rund 3000 t hauptsächlich erklärt. Man hat den Eindruck, daß diese Schiffe aus einer gewissen Nervosität heraus entstanden sind. Man erkannte, daß die eigenen Kreuzer den deutschen nicht überlegen waren, man mußte die Geschwindigkeit erheblich steigern, wollte aber trotzdem auf keine andere Eigenschaft verzichten, um in jeder Beziehung den Deutschen im Kampf gewachsen zu sein, und kam daher zu dem großen Deplacement, das den Schiffen die Erfüllung ihres eigentlichen Verwendungszweckes, den Dienst als Flottenkreuzer, erschwert. Ich hätte es für richtiger gehalten, für dieselbe Geldsumme kleinere Schiffe in größerer Zahl zu bauen, z. B. die D-Klasse auf 33 kn zu bringen, aber ihr Deplacement, das meiner Ansicht nach an der oberen Grenze des für einen Flottillenführer Zulässigen liegt, beizubehalten und dafür an Armierung und Panzerung tüchtig zu sparen. Um feindliche Kleine Kreuzer zu verjagen, standen dem seegewaltigen Albion die „Raleigh"-Klasse und die „großen leichten Kreuzer" der „Glorious"- und „Renown"-Klasse zur Verfügung. — Nicht nur durch Großzügigkeit, sondern auch durch Zweckmäßigkeit zeichnen sich die neuen Auslandkreuzer, die vier Schiffe der „Raleigh"- oder „Hawkins"-Klasse aus, die mit dem ausgesprochenen Zweck entworfen wurden, die deutschen Kreuzer von der See zu vertreiben, und daher neben einer überlegenen Geschwindigkeit von 31 kn die gewaltige Armierung von sieben 19 cm-Geschützen erhielten, ein schlagender Beweis dafür, welche hohe Bedeutung die Engländer unseren Schiffen beigemessen haben.

Der Panzerschutz aller beschriebenen englischen Kleinen Kreuzer ist annähernd gleich. Auch bei „Emerald" und „Raleigh" war es nicht möglich, die Panzerdicken zu steigern. Mittschiffs ist durchweg ein Seitenpanzer von 51 mm vorhanden, der auf die 25 mm dicke Außenhaut aufgelegt ist und von unterhalb der Wasserlinie bis zum Oberdeck reicht. Bei „Raleigh" ist dieser Schutz noch bis zum Aufbaudeck geführt, aber daselbst nur 25 + 25 mm dick. Vorn und hinten sind die Panzerdicken, wie die Tafel zeigt, geringer. Charakteristisch ist das Fehlen eines eigentlichen Panzerdecks im Bereich des Seitenpanzers; lediglich das Oberdeck auf der Oberkante dieses Panzers, das schon aus Festigkeitsgründen dick sein muß, dient mit 25 mm als oberer Abschluß der geschützten Räume, und nur über den Ruderräumen ist ein eigentliches kurzes Panzerdeck vorgesehen. — Alles in allem ist danach der Panzerschutz weit schlechter als bei unseren Kleinen Kreuzern, und es wiederholt sich hier dieselbe Erscheinung, die wir bei Besprechung der „Hood" in Heft 5 und 6 des vorigen Jahrgangs dieser Zeitschrift gefunden haben, daß nämlich die Deutschen auf die Ausbildung eines guten Schutzes bei allen ihren Schiffen weit mehr Wert gelegt haben als die Engländer. Wir haben bei unseren Kleinen Kreuzern den Seitenpanzer bereits auf der „Breslau"-Klasse im Jahre 1909 eingeführt, während England damit erst 1912 bei der „Birmingham"-Klasse folgte. Er besteht bei uns aus einer Nickelstahlplatte von 60 mm Dicke, die bis 2,1 m über die Konstruktionswasserlinie reicht, während die Engländer 51 mm Nickelstahl auf eine 25 mm dicke Außenhaut auflegten, Konstruktionen, die in bezug auf Widerstand gegen Treffer etwa gleichwertig sein dürften, wobei aber die englische den Nachteil des größeren Gewichtes aufweist. Außerdem haben wir

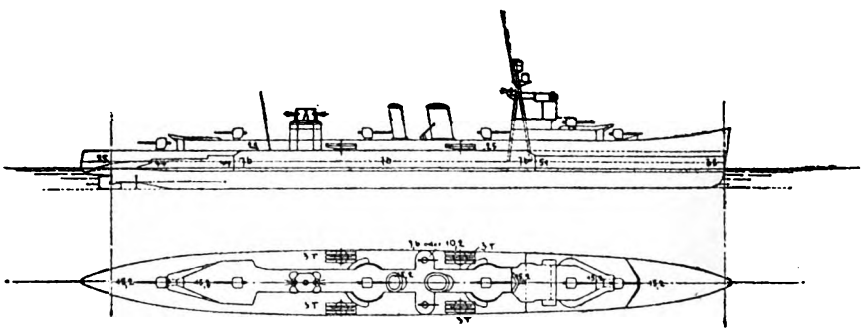
Digitized by Google



Skizze 1. England: „Hawkins".



Skizze 2. England: „C"-Klasse (1916 und 1917).



Skizze 3. England: „D"-Klasse (1910 bis 1918).

aber das 20 mm dicke gewölbte Panzerdeck beibehalten, unter dem die Maschinen, Kessel und Munition liegen und auf dem die Kohlenbunker einen weiteren vorzüglichen Schutz gewähren. Beim Engländer ist eine Granate, die den Seitenpanzer durchschlägt, bereits in den lebenswichtigen Teilen, während sie bei uns noch die Kohlenbunker und das Panzerdeck zu durchschlagen hat. Auch der Schutz gegen Schüsse mit steilem Einfallwinkel ist bei uns besser. Das leichte Oberdeck wirkt in diesem Fall als Krepierblech und bringt die Geschosse in großem Abstand vom Panzerdeck zur Detonation, während ein Treffer durch das englische 25 mm dicke

Digitized by Google

Oberdeck unmittelbar in die Maschinen- und Kesselräume geht. Unsere „Königsberg" erhielt im Nordseegefecht am 17. 11. 17 einen 38 cm-Treffer, der im gefüllten Oberbunker über dem vordersten Kesselraum krepierte, ohne das Panzerdeck zu durchschlagen oder die Kessel zu beschädigen. Ein gleicher Treffer hätte jeden neuen englischen Kleinen Kreuzer außer Gefecht gesetzt.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß die Engländer ihre Munitionskammern, die hinter dem dünneren Seitenpanzer der Schiffsenden liegen, durch ein Deck von 25 mm und verstärkte Seitenschotten von der halben Dicke besonders geschützt haben. Wir sehen auch hierin eine gewisse Ähnlichkeit mit „Hood", bei der die Munitionskammern der einzige einwandfrei gegen Geschosse gesicherte Schiffsteil sind, eine Sicherung, in der sich die Haupterfahrung, die die Engländer in der Skagerrak-Schlacht gemacht haben, ausspricht. Allerdings fehlt auch über den Munitionskammern der bei uns vorgesehene Kohlenschutz, da die englischen Kreuzer, mit Ausnahme eines Schiffes der „Raleigh"-Klasse, reine Ölbrenner sind. Es ist klar, daß die Engländer sich des Mangels, den das Fehlen des Panzerdecks über den Maschinen und Kesseln bedeutet, durchaus bewußt waren, sie konnten aber die gewaltige Kesselleistung bei der gegebenen Schiffslänge nur dadurch auf einen zulässigen Teil der Schiffslänge zusammendrängen, daß sie sehr große und demnach hohe Kessel verwandten, die sich unter dem üblichen, tiefliegenden Panzerdeck nicht unterbringen ließen. Außerdem erforderten diese großen Kessel naturgemäß sehr viel größere Kesselräume als die bei uns üblichen niedrigen und kleinen Kessel, wodurch auch die wasserdichte Unterteilung, der beste Schutz des Kleinen Kreuzers, bei den englischen Kreuzern schlechter wird als bei unseren. — Einen Torpedoschutz hat von allen englischen Kreuzern nur die „Raleigh"-Klasse ähnlich dem bei „Hood" beschriebenen Wulst (bulge) erhalten. Auch unsere Kreuzer mußten auf diesen Schutz verzichten, da er nur dann einen Zweck hat, wenn er in genügendem Abstand von der Bordwand angebracht werden kann, was bei den in Frage kommenden geringen Schiffsbreiten der Kleinen Kreuzer nicht möglich ist.

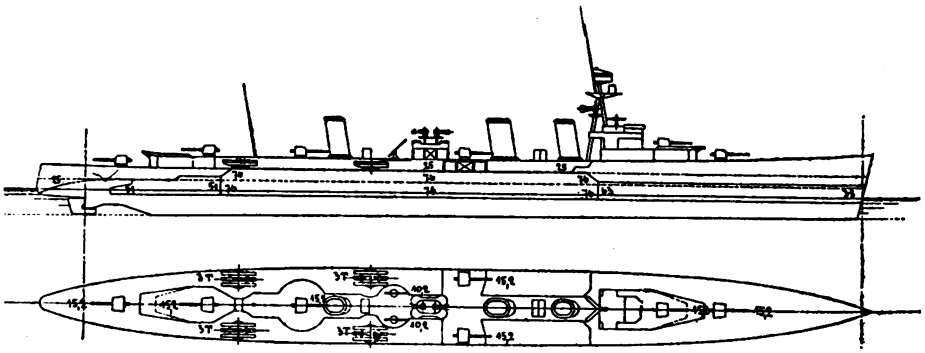
Sämtliche Schiffe haben Turbinen mit Räderübersetzung und, mit der obenerwähnten Ausnahme, reine Ölfeuerung. Ihr Vorteil, Durchhalten großer Geschwindigkeit ohne Überanstrengung des Personals, liegt ebenso klar auf der Hand wie ihr Nachteil, daß Öl ein Stoff ist, der gegen Geschosse geschützt werden muß, während die Kohle einen ausgezeichneten Schutz abgibt, was im Kriege besonders der bereits erwähnte Treffer auf „Königsberg" gezeigt hat, der ohne den Widerstand, den er im Bunker fand, das Schiff wahrscheinlich außer Gefecht gesetzt hätte.

Während über die typbestimmenden Haupteigenschaften der englischen Schiffe ziemlich eingehendes Material veröffentlicht worden ist, haben die Amerikaner sich bei ihren Kleinen Kreuzern ebenso wie bei ihren Großkampfschiffen Zurückhaltung auferlegt. Weder über den Panzerschutz noch über den Brennstoffvorrat, der besonders groß sein soll, ist etwas bekannt geworden. Die Maschinenanlage besteht wie bei den Engländern aus Turbinen mit Räderübersetzung, die Geschwindigkeit soll 35 kn betragen, wenn sie nicht zugunsten der gegenüber den ersten Entwürfen erheblich verstärkten Artillerie nachträglich herabgesetzt ist. Nach den Veröffentlichungen besteht der Panzerschutz mittschiffs aus dem englischen Gürtel, der bis zum Oberdeck reicht, aber sich nur über die Maschinen- und Kesselräume erstreckt, während davor und dahinter das Panzerdeck ohne Seitenpanzer wie auf unseren älteren Kreuzern beibehalten ist. Wie bereits gesagt, wissen wir über die Panzerdicken nichts, doch werden sie kaum die der Engländer übertreffen.

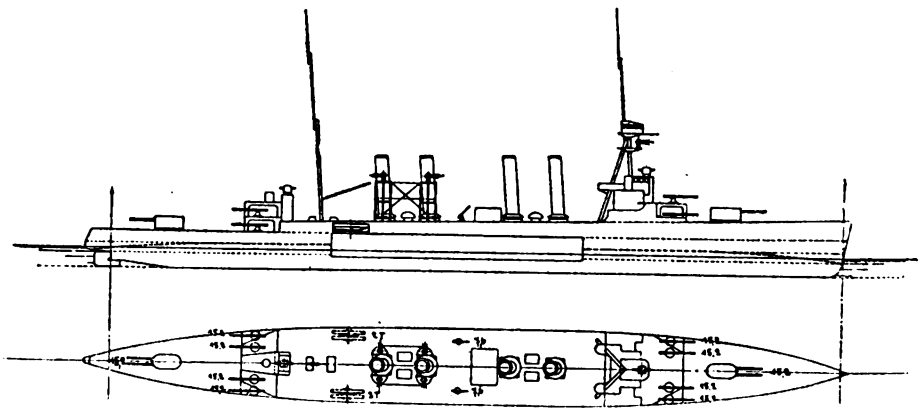
Charakteristisch ist die Aufstellung der Geschütze, von denen die Schiffe zunächst acht 15 cm-S.K. erhalten sollten, deren Zahl aber später auf zwölf erhöht wurde. Bei den Engländern ist das Bestreben offensichtlich, die Geschütze der Kleinen

Digitized by Google

Kreuzer nach denselben Grundsätzen wie auf den großen Schiffen, d. h. für den Geschwaderkampf in der Kiellinie, zu verwenden. Möglichst alle Kanonen stehen mittschiffs, so daß die Hauptwirkung nach der Breitseite liegt. Nun reicht die Schiffslänge allerdings nicht aus, um mehr als sechs 15 cm-Geschütze mittschiffs anzuordnen, so daß bei der E- und „Raleigh"-Klasse mit 7 Geschützen nur 5 mittschiffs, die beiden übrigen an der Bordwand aufgestellt worden sind. Im Gegensatz dazu setzte der Amerikaner seine zunächst vorgesehenen acht 15,2 cm-Geschütze in zwei Gruppen vorn und hinten hin, und zwar je 4 Geschütze fast in derselben



Skizze 4. England: „E"-Klasse (1918).



Skizze 5. Vereinigte Staaten: Kleine Kreuzer „Omaha"-Klasse.

Querschiffsebene. Er hatte also ein Bug- und Heckfeuer von je 4 Geschützen. Der Zweck scheint mir einleuchtend. Er rechnete nicht mit dem Kampf in der Linie, sondern zwischen alleinfahrenden Schiffen und wollte den Gegner jagen oder ihm davonlaufen, in beiden Fällen ihn unter stärkstem Feuer haltend. Dem Engländer stehen für diesen Zweck bei der C- und D-Klasse nur je 2 Geschütze zur Verfügung und bei der E- und „Raleigh"-Klasse je 3 Geschütze, da die beiden Seitengeschütze so weit hinten stehen, daß sie nicht beide zugleich ein Ziel in der Vorausrichtung beschießen können. Dafür haben die Engländer bei den letzteren Schiffen, und nur diese kann man als Gegner der „Omaha"-Klasse ansprechen, in der Breitseite 6 Geschütze gegen nur 4 der Amerikaner, sind ihm also im Linienkampf rangierter Kreuzerflotten, falls es dazu kommt, überlegen. Vom reinen Schießstandpunkt aus betrachtet, scheint die amerikanische Anordnung für den

Digitized by Google

einzeln kämpfenden Handelskreuzer vorteilhaft, besonders auch, da die Geschütze in der Kielrichtung sich gegenseitig durch den Gasdruck sehr viel weniger stören als bei der englischen Aufstellung. Nachteilig ist die Anhäufung der Geschütze allerdings in hohem Maße insofern, als ein Treffer eine ganze Gruppe außer Gefecht setzen kann, auch drängt sich die Munitionszufuhr auf engem Raum zusammen. Neugierig bin ich vom Standpunkt des Schiffbauers, wie die Amerikaner die oberen Geschütze abgestützt haben. Unterstützungszylinder, wie sonst allgemein üblich, sind, wenn die veröffentlichte Skizze richtig ist, nicht möglich, und ein 15 cm-Geschütz auf dem freien Deck, durch Unterzüge verstärkt, aufzustellen, wird dem Konstrukteur Schwierigkeiten machen. Jedenfalls muß man den Amerikanern zugestehen, daß sie sich an keine Schablone halten, sondern ebenso wie bei den Großkampfschiffen unbekümmert um das, was andere machen, ihren eigenen Weg gehen.

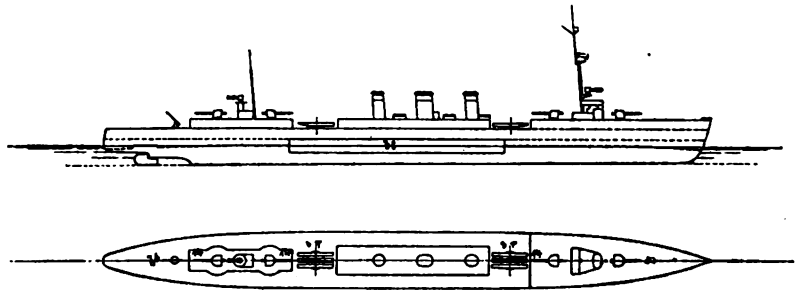
Die vorstehenden Überlegungen über die Geschützaufstellung beziehen sich, wie gesagt, auf die ursprünglich vorgesehene Armierung mit acht 15 cm-S.K. Nachträglich sind noch vier weitere 15 cm-Geschütze aufgestellt, und zwar in Doppeltürmen im Bug und am Heck. Gleichzeitig sollen sämtliche 15 cm-S.K. leichten Panzerschutz erhalten haben; die Gewichte hierfür werden bei der Maschinenanlage oder dem Brennstoffvorrat gespart worden sein, doch ist hierüber nichts Genaueres bekannt. Es spielt sich hier anscheinend derselbe Vorgang ab, den wir bei den Großen Kreuzern der Vereinigten Staaten gesehen haben, daß die zunächst sehr hochgeschraubte Geschwindigkeit nicht gehalten werden kann, weil nachträgliche Verbesserungen an anderer Stelle zu einer Verringerung der Maschinenleistung zwangen. Doppeltürme für 15 cm-S.K. führten die Panzerkreuzer der englischen „Kent"-Klasse Anfang dieses Jahrhunderts, seitdem finden wir diese Geschütze stets nur in Einzelaufstellung, obwohl man für das schwere Geschütz des Kleinen Kreuzers dieselben Aufstellungsgrundsätze zugestehen kann wie für die schweren Geschütze der Großkampfschiffe. Jedenfalls ist Nordamerika auch in dieser Frage seinen eigenen Weg gegangen, falls sich die jetzt gemeldete Armierung als richtig herausstellt. Die beiden neuen Türme verstärken das Bug- und Heckfeuer in der direkten Kiellinie um je 2 Geschütze, da man annehmen darf, daß sie genügend gasdicht gebaut sind, um ihre Bedienungsmannschaften gegen den Gasdruck der Einzelgeschütze zu schützen. Beim Feuern etwas schräge voraus und achteraus wird allerdings eines der Einzelgeschütze an der vollen Ausnutzung seines Bestreichungswinkels gehindert, so daß man in diesen Richtungen nur mit je 5 Geschützen rechnen kann, wobei noch zu beachten ist, daß der Doppelturm weniger leistungsfähig ist als zwei Einzelgeschütze. Die Hauptwirkung der Türme liegt aber in der Breitseite, woselbst die Feuerleistung um 4 Geschütze gesteigert wird, falls die Einzelgeschütze genügenden Schutz gegen den Gasdruck der Türme erhalten haben. Daß letzteres jedenfalls beabsichtigt ist, zeigt die Meldung, daß die Einzelgeschütze in leichten Kasematten (abweichend von der Skizze) aufgestellt sein sollen. Nicht ganz verständlich ist es, weshalb die Amerikaner nicht noch einen Schritt weitergegangen sind und 4 überhöhte Doppeltürme gewählt haben. Wenn die Einzelgeschütze weiter nach der Mitte zu gerückt wären, hätte man unter Beibehaltung des Bug- und Heckfeuers von je sechs 15 cm-S.K. ein Breitseitfeuer von zehn dieser Geschütze erzielen können.

Die Torpedoarmierung erscheint mir mit 2 Paar Doppelrohren an Oberdeck sinngemäßer als die englische. Sie gibt beim plötzlichen Zusammenstoß mit einem überlegenen Gegner einen gewissen Ersatz für die fehlende schwere Artillerie, und wenn man auch natürlich in diesem Fall gern eine möglichst große Zahl von Torpedos abfeuern möchte, so scheint es doch nicht zweckmäßig, für eine Zufallsverwendung dieser Waffe noch mehr Platz und Gewicht zuzugestehen. Um als

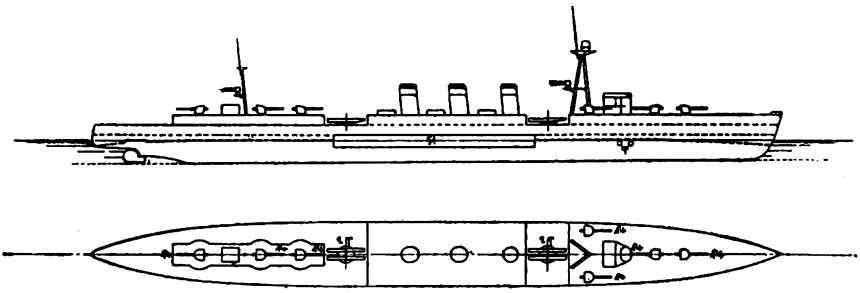
Digitized by Google

Flottenkreuzer Torpedoboote vorzuführen und wie diese den Gegner planmäßig mit Torpedos zu beschießen, wofür sie die Torpedoarmierung der Torpedoboote haben müßten, dazu halte ich diese Schiffe für zu groß.

Die Schiffe sind bereits 1916 entworfen, die erwähnten Änderungen sind anscheinend 1920 beschlossen worden. Ich möchte nicht annehmen, daß sie als Gegner für bestimmte englische Typen beabsichtigt sind. Gegen „Raleigh" ist ihr Geschützkaliber zu schwach. Gegen die E-Klasse besitzen sie zwar die höhere Geschwindigkeit, sind aber im Deplacement unterlegen, was bei annähernd gleich hoch stehender Schiffbaukunst nur unter Verzicht an irgendeiner anderen Stelle erreichbar ist. Bei der amerikanischen Vorliebe für „the biggest of the world"



Skizze 6. Japan: „Tenryu"-Klasse.



Skizze 7. Japan: Kuma-Klasse.

ist nicht anzunehmen, daß sie ihre Kleinen Kreuzer kleiner gebaut hätten als der mutmaßliche Gegner, besonders da dessen Größe ihnen bei dem engen Verhältnis der beiden Marinen während des Krieges sicher bekannt war. Es bleibt also nur die Annahme übrig, daß sie gegen die japanischen Kreuzer des „Kuma"-Typs gebaut sind, denen sie mit 7200 t gegen rund 5600 t zweifellos überlegen sind.

Über die japanischen neuesten Kreuzer sind nur nichtamtliche Angaben bekannt geworden. Sind diese zutreffend, so stellen sie sowohl bei der Armierung, als auch bei der Panzerung bemerkenswerte Abweichungen von den sonst als Muster dienenden englischen Typen dar. Das Kaliber der Geschütze ist mit 14 cm allerdings dem englischen mit 15,2 cm ähnlich. Auch die Geschützzahl ist bei dem kleinen Typ dieselbe wie bei den ersten Schiffen der C-Klasse, bei dem großen Typ die der E-Klasse. Bei der Aufstellung ist aber bemerkenswert, daß das Bug- und Heckfeuer noch weniger betont ist als bei den Engländern, da die Geschütze nicht überhöht sind. Allerdings stehen bei „Kuma" die Breitseitgeschütze soweit vorn, daß sie in den Hartrichtungen voraus besser als die gleichen Geschütze der E-Klasse

Digitized by Google

ausgenutzt werden können, falls es möglich war, die Bemannung des Buggeschützes genügend gegen den Gasdruck der Seitengeschütze zu sichern.

Im Gegensatz zu den Engländern und Amerikanern sind die Torpedorohre mittschiffs aufgestellt, und zwar beim kleinen Typ in Drillingslafetten, beim größeren in Doppellafetten, also wie auf Torpedobooten üblich. Gerade beim plötzlichen Zusammenstoß mit größeren Schiffen, wo es darauf ankommt, eine möglichst große Zahl Torpedos in kürzester Zeit abzuschießen, verdoppelt die Mittschiffsaufstellung gewissermaßen die Anzahl der Torpedos und ist daher für den Kleinen Kreuzer meines Erachtens wichtiger als die Mittschiffsaufstellung der Geschütze, über deren Hauptfeuerwinkel in den verschiedenen Marinen die Ansichten auseinandergehen. Naturgemäß beschränken diese Rohre den Platz für die Geschütze; es wäre auf „Kuma" wohl möglich gewesen, alle Geschütze mittschiffs aufzustellen, wenn die Torpedorohre an die Bordwand verlegt worden wären; auch bietet sicher die Mittschiffsaufstellung bei den im Verhältnis zu Torpedobooten breiteren Kreuzern technische Schwierigkeiten. Interessant ist, daß bei dem späteren Typ außer den 4 Überwasserrohren auch 2 Unterwasserrohre vorgesehen sind, die besonders dann, wenn das Oberschiff zerschossen ist, eine sehr wertvolle Waffe sein können und im Kampfe gegen schwerere Schiffe in gewissen Grenzen die durch Panzer geschützte schwere Artillerie ersetzen sollen. Es scheint danach, daß die Japaner die bei den englischen Unterwasserrohren auftretenden Schwierigkeiten des Abschießens bei hoher Fahrt, die in England zum Aufgeben dieser Rohre führten, überwunden haben.

Die Panzerung lehnt sich an das amerikanische System an, ein kurzer Seitenpanzer neben Maschinen und Kesseln, wahrscheinlich durch ein Panzerdeck abgedeckt, davor und dahinter nur Panzerdeck. Nach oben reicht der Seitenpanzer nur bis zum Zwischendeck, also etwa 1¼ bis 1½ m über die Wasserlinie statt 2,1 m bei den deutschen Schiffen, und nicht wie bei den Engländern und Amerikanern bis zum Oberdeck. Über die Panzerdicken ist nichts Zuverlässiges bekannt. Die angegebene Dicke von 38 bzw. 51 mm für den Seitenpanzer bezieht sich wohl nur auf die aufgelegten Panzerplatten, so daß man beim Vergleich mit den englischen Panzerdicken die Dicke der Außenhaut, die bei den Engländern mit 25 mm in der Panzerdicke enthalten, bei den Japanern uns aber nicht bekannt ist, zurechnen muß.

Alle neuen Kleinen Kreuzer, auch die amerikanischen, haben einen Fockmast in Dreibein-Konstruktion, als Untersatz für den Artilleriestand im Fockmars. Außerdem ist auf der vorderen Kommandobrücke und bei den Amerikanern auch bei der hinteren Geschützgruppe ein Leitstand vorhanden, während einen Kommandoturm anscheinend nur die „Hawkins"-Klasse und die Japaner aufzuweisen haben.

Die Seefähigkeit der ersten Schiffe der C-Klasse war nicht ausreichend, sie waren vorne so naß, daß die vordersten Geschütze im Seegang nicht benutzbar waren. Bei den späteren Schiffen ist dann der Sprung im Vorschiff nach Art der Fischdampfer vergrößert, wodurch aber der Feuerbereich des vordersten 15 cm-Geschützes erhebliche Einbuße erlitt. Der Freibord am Vorsteven beträgt bei der C-Klasse vor der Erhöhung etwa 6,5 m, nachher 8 m, bei der D-Klasse 9 m, bei der E-Klasse 9,5 m, während „Raleigh" nur einen Freibord von 7,5 m hat, aber als gutes Seeschiff gerühmt wird. Die Amerikaner, die auch bei den Großkampfschiffen Wert auf großen Freibord legen, sind bei der „Omaha" auf 8,5 m am Bug gegangen.

Die Bewaffnung gegen Flugzeuge besteht bei der C-Klasse und den ersten Schiffen der D-Klasse aus zwei 7,6 cm-Geschützen, steigt bei „Raleigh" auf 4 Geschütze dieses Kalibers und bei der E-Klasse auf vier 10,2 cm-Geschütze, ein Zeichen, wie hoch neuerdings die Gefahr aus der Luft gewertet wird. Für die

Digitized by Google

Amerikaner sind zwei 7,6 cm-S.K. angegeben, doch ist dies nicht sicher. . Wenn auch die Gefahr, die einem schwer gepanzerten Schiffe durch Bomben oder Torpedos von Flugzeugen aus droht, meines Erachtens überschätzt wird, so kann man dies vom kleinen und naturgemäß schwach geschützten Schiffe bei der voraussichtlich scharfen Entwicklung der Luftwaffe nicht sagen, und die erwähnte Armierung, im Höchstfall vier 10,2 cm-S.K., scheint mir für diesen Zweck reichlich schwach. Gerade der Flottenkreuzer wird häufig gegen Flugzeuge, die Augen des Gegners, zu kämpfen haben, und es sollten trotz der entgegenstehenden technischen Schwierigkeiten alle seine Geschütze zur Verwendung gegen diesen Feind eingerichtet werden.

Bei einigen Schiffen der C- und D-Klasse ist eine kleine Halle für Flugzeuge auf der Brücke untergebracht. Bei der Wichtigkeit der Aufklärung durch Flugzeuge erscheint es erstaunlich, nicht alle Kreuzer hierfür eingerichtet zu sehen, aber die Unbequemlichkeiten einer solchen Halle und auch das hohe Topgewicht sind für den Flottenkreuzer gewichtige Gründe dagegen, besonders in einer Marine, die über zahlreiche Flugzeugschiffe verfügt. Auf der „Omaha"-Klasse besteht die Möglichkeit, 4 Seeflugzeuge an Deck in behelfsmäßiger Aufstellung mitzuführen; vielleicht sind ähnliche Einrichtungen, wie auch wir sie bei unseren letzten Kreuzern hatten, auch bei den übrigen Schiffen vorhanden. Merkwürdiger ist, daß der Handelsschützer „Raleigh" anscheinend keine besonderen baulichen Vorrichtungen zum Mitnehmen und zur sicheren Unterbringung von Flugzeugen hat, denn gerade dem allein fahrenden und große Meeresstrecken absuchenden Schiff würde das Flugzeug eine besonders wertvolle Hilfe sein, ebenso wie der künftige Handelsjäger ohne Flugzeug nicht vollwertig ist. Um aber ein Flugzeug immer verwendungsbereit zu haben, genügt nicht die Aufstellung auf freiem Deck, wodurch auch die anderen Waffen behindert werden, sondern es müßte schon eine feste Halle vorgesehen werden.

Aus der geschichtlichen Übersicht heraus wollen wir die Frage der künftigen Entwicklung des Kleinen Kreuzers untersuchen. Wie wir gesehen haben, besteht zunächst bei allen Marinen das Bestreben, ebenso wie mit den großen Schiffen sich auch mit den kleinen gegenseitig zu übertrumpfen. Nun ist diesem Bestreben aber wenigstens beim Flottenkreuzer eine Grenze gesetzt, insofern, als das Hinausgehen über eine gewisse Größe ihm seinen Hauptverwendungszweck, das Zusammenarbeiten mit Torpedobooten, erschwert. Meiner bereits mehrfach betonten Ansicht nach ist bereits mit 4000 t die äußerste Grenze erreicht, die E-Klasse ist eine Überspannung, und es sind Anzeichen vorhanden, daß der Flottenkreuzer eine Rückentwicklung zu kleineren Typen durchmachen wird. Bei den hohen Ansprüchen, die an seine Geschwindigkeit gestellt werden, ist dies aber nur möglich durch Verzicht auf die Panzerung, da an der Artillerie, die den Torpedobooten überlegen sein muß, nicht viel zu sparen ist. England hat diesen Weg bereits 1907 mit dem „Swift" beschritten, einem ungeschützten Schiff von 2200 t, 35 kn und vier 10,2 cm-Geschützen, doch blieb dieser ohne Nachfolger. Neuerdings baut England den „Flotilla-Leader", dessen neuester Typ mit 1800 t, 36,5 kn Probefahrtsgeschwindigkeit und 31 kn bei voller Belastung, bewaffnet mit fünf mittschiffs aufgestellten, vorn und hinten überhöhten 12 cm-Geschützen nebst 2 Paar Drillingstorpedorohren wohl als der Anfang zur Entwicklung der künftigen Flottenkreuzer angesehen werden muß. Denselben Weg beschreitet Italien mit dem „Leone"-Typ, der bei 2200 t 34 kn läuft und acht 12 cm-Geschütze trägt. — Auch in Deutschland waren die letzten Torpedoboote bereits bei 2300 t angelangt, also den Kleinen Kreuzern schon sehr nahegerückt, mit einer Probefahrtsgeschwindigkeit von 34,5 kn und vier mittschiffs stehenden 15 cm-Geschützen.

Digitized by Google

Die Entwicklung scheint also so vor sich zu gehen, daß die größte Klasse der Torpedoboote unter weiterer Steigerung des Deplacements sich zum Flottillenführer auswächst, während der Flottenkreuzer auf diesen Teil seiner Aufgabe verzichtet und jedenfalls mit den neuesten englischen Bauten in die Stelle rückt, die früher der große geschützte Kreuzer einnahm, als Rückhalt für die Führerboote und ihre Flottillen zu dienen. Da hierzu aber Kampfkraft gehört, die in höherem Maße der Auslandkreuzer aufweist, scheint mir die Grundlage für die Daseinsberechtigung des Flottenkreuzers zweifelhaft geworden zu sein. — Für den Auslandkreuzer fällt die Deplacementsbeschränkung aus militärischen Gründen fort, seine Größe hängt lediglich von den verfügbaren Geldmitteln ab, die aber auch für diese sogenannten „Kleinen" Kreuzer ganz gewaltige Beträge ausmachen. Wenn die Kosten der C-Klasse mit ¾ Mill. £, die der D-Klasse mit 0,87 Mill. £ angegeben werden, so betragen sie für „Raleigh" bereits 1,5 Mill. £ und für „Omaha" ohne Geschütze 7,5 Mill. $. Es ist wahrscheinlich, daß trotz des augenblicklich bei allen Marinen wahrnehmbaren Schreies nach dem Kleinen Kreuzer die Zahl dieser Schiffe beschränkt bleibt. Dafür wird man sich aber bestreben, diese hochwertigen Schiffe besser zu schützen als jetzt, und dies wird unter weiterer Deplacementssteigerung zum Wiedererstehen des mittelgroßen Panzerkreuzers führen. Da, wie gesagt, dessen Zahl klein sein wird, die Zahl der Schiffe aber beim Aufsuchen von Handelsjägern eine große Rolle spielt, wird man neben diesem Panzerkreuzer einen neuen, kleinen Typ des Auslandkreuzers schaffen, womit dieser, mutatis mutandis, seinen Entwicklungsgang von neuem antreten wird.

Die Marine der Vereinigten Staaten im Weltkriege.

Von Fregattenkapitän a. D. Lawrence.

Die Vereinigten Staaten stehen neben Großbritannien in einer wirtschaftlichen und militärischen Machtfülle, die Deutschland kaum jemals hätte erreichen können. Es ist eine große schwebende Frage der Weltpolitik, wie sich England mit dieser Tatsache abfinden wird. Die Bewertung der amerikanischen Machtmittel wird dabei von ausschlaggebender Bedeutung sein. Schon deswegen ist es von Belang, einen Blick auf die amerikanischen Leistungen im Weltkriege zu werfen. Über die amerikanische Armee in Frankreich lautet das fachmännische Urteil*), daß es die ungebrochene physische Kraft und die zahlenmäßige Stärke war, die die fehlende Erfahrung ausglich und die Verbandsmächte so stärkte, daß sie das durch einen vierjährigen Krieg geschwächte deutsche Heer zurückdrängen konnten. Was die Leistungen der amerikanischen Marine anbetrifft, so wird auf der anderen Seite des Ozeans der Gedanke gepflegt, daß nur ihr Eingreifen die Niederlage der Verbandsmächte verhindert hätte, während in England immer wieder betont wird, daß die amerikanische Hilfe zwar ein erwünschter Kraftzuwachs war, daß man aber auch ohne sie der im Frühjahr 1917 drohenden Gefahr Herr geworden wäre. Als Quellen sind für die vorliegende Darstellung folgende Werke herangezogen worden: Sims, Victory at Sea; Jellicoe, The Crisis of the Naval War; Kittredge, Naval Lessons of the Great War.

Kriegsvorbereitungen. Admiral Sims, der amerikanische Oberbefehlshaber der in europäischen Gewässern tätigen Seestreitkräfte, sah sich nach

*) v. Giehrl, Das amerikanische Expeditionskorps in Europa 1917/18 in „Wissen und Wehr", 1921.

Digitized by Google

Kriegsende veranlaßt, in einem Bericht an den Marinesekretär auf verschiedene Dinge hinzuweisen, die seiner Ansicht nach von Nachteil für die Kriegstätigkeit der amerikanischen Flotte gewesen waren und die in Zukunft vermieden werden müßten. Der Bericht wurde durch Indiskretion bekannt, erregte begreifliches Aufsehen und gab Veranlassung zu einer parlamentarischen Untersuchung, deren Verhandlungen bekanntgegeben wurden. Aus ihnen erfahren wir die eidliche Aussage vieler in wichtigen Dienststellen befindlicher Seeoffiziere sowie die Stellungnahme des Marinesekretärs, so daß ein klares Bild über die tatsächlichen Verhältnisse gewonnen werden kann.

Der Marinesekretär Daniels hatte sein Amt im Sommer 1913 übernommen. Er war Demokrat der Bryan-Richtung und Pazifist. Persönlich liebenswürdig, hatte er eine laienhafte Freude an großen Schiffen und betätigte lebhaftes Interesse für das Wohlergehen der Mannschaften. Dabei ging er aber manchmal so weit, daß er mit seiner Gleichmacherei die Mannszucht gefährdete. Für militärische Fragen und ihre Vertretung durch die dazu berufenen Offiziere zeigte er geringes Verständnis. Die fast unbeschränkte Macht, die ihm sein Ministerposten gab, benutzte er, um jede Opposition rücksichtslos zu brechen. Beim Kriegseintritt der Vereinigten Staaten waren alle ihm nicht gefügigen Elemente aus dem Marineamt entfernt, darunter auch der Admiral Fiske, der erst 1915 gegen den Widerstand des Marinesekretärs mit Hilfe des Flottenvereins und des Parlaments die Schaffung des Postens eines Chefs der Operationen zur See durchgesetzt hatte. Der Inhaber dieser wichtigen Stellung, Admiral Benson, stand dem Marinesekretär persönlich nahe. Von seinen operativen Fähigkeiten erhält man ein etwas zweifelhaftes Bild, wenn er während der Untersuchung sich dahin ausläßt, Mahans Kriegslehren seien auf einen außergewöhnlichen Krieg, wie den letzten, nicht anwendbar. Er galt nicht als englandfreundlich und stand schon aus diesem Grunde in einem Gegensatz zu Sims.

Als nach Kriegsausbruch 1914 die amerikanische Industrie gewaltige Kriegslieferungen übernahm und England auch dem neutralen Schiffsverkehr empfindliche Beschränkungen auferlegte, konnten die Vereinigten Staaten jederzeit in den Krieg hineingezogen werden. Es lag nahe genug, daß man sich für alle Fälle rüstete. In der Marine geschah jedoch in dieser Hinsicht fast nichts, und das wenige, was geschah, taten einzelne Offiziere auf eigene Verantwortung, oft ohne Wissen des Marinesekretärs, oft auch gegen seinen Willen. Anders war gegen die Passivität Daniels', die sich hinter Sparsamkeit verschanzte, nichts auszurichten. Im besonderen konnte nur wenig geschehen, um dem schon seit langem fühlbaren Personalmangel abzuhelfen. Geschickte Benutzung einer gefügigen Presse sorgte dafür, daß nach außen nur Günstiges über Marineangelegenheiten bekannt wurde.

Die Lage zur See bei Eintritt in den Krieg. Noch vor Kriegsausbruch wurde Admiral Sims nach London geschickt, um Fühlung mit der Admiralität aufzunehmen. Vor seiner überhasteten Abreise erfuhr er nichts von operativen Plänen, er erhielt nur jene vielbesprochene Anweisung durch Admiral Benson: „Lassen Sie sich nicht von den Briten einwickeln. Es ist nicht unsere Aufgabe, ihnen die Kastanien aus dem Feuer zu holen. Ebensogut wie mit den Deutschen hätten wir mit den Engländern in Konflikt geraten können."

Sims ist ein den Lesern der Marine-Rundschau vertrauter Name. In Kanada geboren, trat er 1876 in die Unionsmarine ein und wurde später Artilleriespezialist. Er stand dem Inspector of Target Practice der englischen Marine, Admiral Sir Percy Scott, persönlich nahe und brachte in gleicher Dienststellung Schießverfahren und Schießfertigkeit der amerikanischen Marine auf die Höhe der Zeit. Auch sonst kämpfte er in Wort und Schrift für die Erhöhung ihrer

Digitized by Google

Leistungsfähigkeit. Als Adjutant des Präsidenten Roosevelt hatte er Gelegenheit, dessen zielbewußtem Drängen auf den Ausbau der amerikanischen Flotte mit fachmännischem Rat zur Seite zu stehen. Bei Kriegsausbruch 1917 war der Admiral Präsident der Marine-Akademie in Newport und fast 60 Jahre alt.

Aus seiner englandfreundlichen Gesinnung hatte Sims schon vor dem Kriege kein Hehl gemacht. Im Jahre 1910 tat er bei einem Flottenbesuch in England den aufsehenerregenden Ausspruch: „Wenn jemals die Zeit kommt, daß das Bestehen des britischen Reiches bedroht wird, dann kann England auf jedes Schiff, jeden Dollar und jeden Tropfen Blut auf der anderen Seite des Atlantischen Ozeans rechnen."

Am 9. April war Admiral Sims mit nur einem Begleiter in England angelangt. Das amerikanische Schiff, das ihn herüberbrachte, war kurz vor Ankunft auf eine Mine gelaufen. Der Gegensatz zwischen Mißachtung der U-Bootsgefahr in der öffentlichen Meinung und der fast hoffnungslosen Auffassung der Lage im Kreise der Wissenden trat ihm als erster Eindruck entgegen. Das friedliche Bild Londoner Lebens bot sich seinem Auge, als er sich zur Admiralität begab, dort aber eröffnete ihm der Erste Seelord, Admiral Jellicoe, ohne Umschweife, daß man am Ende stehe, wenn nicht der verhängnisvollen Schiffsvernichtung gesteuert werden könne. Die Admiralität veröffentlichte damals zwar wöchentlich eine Übersicht der Verluste durch U-Boote, gab aber nur die Zahl der versenkten britischen Schiffe an, ohne deren Tonnengehalt hinzuzufügen. Sie verschwieg die Versenkungen bei den Bundesgenossen und Neutralen sowie die der militärischerseits gecharterten Schiffe. Man ließ in der Presse die Zahl der versenkten Schiffe mit der der wöchentlich in britischen Häfen ein- und auslaufenden Schiffe vergleichen, indem man letzteren irreführenderweise auch die kleinsten Fahrzeuge des Küstenverkehrs hinzurechnete. So wurde für die Woche, in der Sims eintraf, bekanntgegeben, daß 2406 Schiffe britische Häfen angelaufen, 2367 sie verlassen hätten, daß 17 Schiffe über 1600 Br.-R.-T. und 2 Schiffe geringerer Größe außer 7 Fischerfahrzeugen versenkt worden seien. Das gab ein durchaus befriedigendes Bild. Jellicoe aber überreichte dem überraschten amerikanischen Admiral eine ungeschminkte Statistik, nach der die Versenkungen bei den Verbandsmächten und Neutralen betragen hatten: 536 000 Br.-R.-T. im Februar, 603 000 Br.-R.-T. im März, während für April 900 000 Br.-R.-T. vorauszusehen waren. Die beiden Admirale gaben sich keinen falschen Vorstellungen über die Bedeutung dieser Zahlen hin. Alle vorhandenen Abwehrmittel waren aufs äußerste angespannt, neue wurden mit größter Beschleunigung gesucht, eine Lösung des Problems war jedoch nicht gefunden. Alle Zeitungsnachrichten über zahlreiche Vernichtungen deutscher U-Boote erwiesen sich als weit übertrieben, von nur 54 seit Kriegsbeginn glaubte man Gewißheit zu haben. Ebenso waren die Berichte über freiwilliges Ergeben deutscher U-Boote nur zur Stimmungsmache in die Welt gesetzt. Dabei ließ der bevorstehende Sommer erhöhte Wirksamkeit der U-Boote erwarten. Englands vielgerühmte Seeherrschaft beschränkte sich tatsächlich auf die Meeresoberfläche. „Wir stehen vor der Niederlage Großbritanniens" war auch die Ansicht des Botschafters Page. In dieser Lage begegnete man dem amerikanischen Admiral mit größter Offenheit; der einzige, der auch ihm gegenüber Zurückhaltung übte und Optimismus zur Schau trug, war der Premierminister Lloyd George.

Wie sollte nun die amerikanische Hilfe gegen den „Feind der Menschheit", wie Sims sich auszudrücken beliebt, nutzbar gemacht werden? Ein Ausweg aus der bedrängten Lage mußte nicht nur überhaupt gefunden, sondern schnell gefunden werden, denn nur bis zum 1. November 1917 reichte die englische Wider-

Digitized by Google

standskraft nach Schätzung von maßgebender Stelle. Bis zum Frühjahr 1917 bestand die Abwehr gegen die U-Boote hauptsächlich in dem Abpatrouillieren der Tätigkeitsgebiete und dem Minenlegen vor den deutschen Häfen. Für ersteren Zweck hatten sich die Zerstörer als die geeignetsten Fahrzeuge erwiesen, aber gerade an diesen bestand empfindlicher Mangel, weil man sie auch zum Geleit von Handelsschiffen, von dem später die Rede ist, gebrauchte und weil die Große Flotte einen erheblichen Teil, durchschnittlich 100, festhielt. Die deutsche Hochseeflotte übte als fleet in being eine große Wirkung aus, ebenso das angeblich berechnete Vorgehen gegen die Lazarettschiffe der Verbandsmächte, das sie zwang, auch diese Fahrzeuge stark zu schützen. Alles, was nur irgend an kleinen Fahrzeugen, Yachten, Schleppern usw. geeignet war, eine Kanone und Funkeinrichtung zu tragen oder Wasserbomben zu werfen, wurde herangezogen, um die fehlenden Zerstörer zu ersetzen. Die englischen Werften waren wegen Mangels an Material und Arbeitskräften trotz äußerster Anspannung außerstande, dem Bedarf ausreichend nachzukommen. Die Sperrung durch Minen lieferte unbefriedigende Ergebnisse. Technisch war die englische Mine nicht auf der Höhe, bis man sich dazu entschloß, das deutsche Modell nachzubauen. Selbst die kurze Kanalsperre war bis 1918 nicht wirksam, in der Deutschen Bucht war man der deutschen Räumarbeit nicht gewachsen.

Der Schutz der Handelsschiffahrt wurde bis 1917 derart gehandhabt, daß man sie über den Seeraum verteilte, den einzelnen Schiffen bestimmte Wege vorschrieb und diese je nach der Lage durch Funkspruch änderte. Hierzu bestand eine Hauptstelle in London mit Zweigstellen in den Abgangshäfen der ganzen Welt, die die Reisebefehle ausfertigten. Möglichst sollten die Schiffe das durch U-Boote gefährdete Gebiet bei Nacht durchfahren, bei Tage mußten sie Zickzackkurse steuern. Nur wenige, besonders wichtige einzeln fahrende Schiffe konnten Geleit erhalten. An 4 Stellen strömte der einkommende Handelsverkehr bei den britischen Inseln zusammen, nördlich von Schottland, nördlich von Irland, am südlichen Eingang der Irischen See und vor dem Kanal. Hier waren die gegebenen Tätigkeitsgebiete für die deutschen U-Boote und die Brennpunkte der Gegenwirkung, die damals, wie erwähnt, durch Abpatrouillieren mit allen verfügbaren leichten Streitkräften ausgeübt wurde. Der Erfolg war keineswegs befriedigend. England besaß nur noch Nahrungsmittel für 6—8 Wochen. Die Heizölvorräte waren derart zusammengeschmolzen, daß die Kriegsschiffe nur im Notfalle mehr als ⅗ ihrer Höchstgeschwindigkeit fahren durften. Hätte die deutsche Flottenleitung zu dieser Zeit die Große Flotte gezwungen, viel in See zu sein, so wären nach Sims' Ansicht die Folgen nicht abzusehen gewesen. — Aus dieser Lage heraus wurde an den Admiral Sims zunächst die Forderung gerichtet, die amerikanische Marine solle alle für die U-Bootsabwehr geeigneten kleinen Fahrzeuge über den Ozean senden.

Amerikas Eingreifen. Nach Sims' Überzeugung war die Not der Verbandsmächte so groß, daß nur dann Aussicht auf Rettung bestand, wenn alle verfügbaren amerikanischen Machtmittel sich reibungslos den britischen Operationen zur Verfügung stellten. Dagegen wollte man von Washington aus einen amerikanischen Seekrieg führen, in erster Linie die amerikanische Schiffsräumte schützen, die amerikanischen Schiffsverbände unter eigener Führung zusammenhalten. Offenbar bestand auch eine begreifliche Abneigung, die amerikanische Küste der U-Bootabwehrmittel zu berauben, nachdem „U 53" bewiesen hatte, daß ein Eingreifen an der atlantischen Küste möglich war. Es begann ein hartnäckiger Kampf zwischen Sims in London und dem Marineamt jenseits des Ozeans, bei dem der Admiral tatkräftig von dem Botschafter seines Landes

Digitized by Google

unterstützt wurde, auch mehrmals unmittelbare Vorstellungen der Verbandsmächte in Washington veranlaßte. Sims hatte ohne Zweifel recht. Englands Niederlage hätte auch eine ungeschwächte amerikanische Flotte nicht wieder ausgleichen können.

Unter solchen Umständen kann es nicht wundernehmen, daß die amerikanische Hilfe zunächst auffallend gering war. Ganze 6 Zerstörer trafen Anfang Mai 1917 in Queenstown ein. Drei Monate nach Kriegsbeginn, am 1. Juli, waren nur 28 Zerstörer im Kriegsgebiet tätig, wogegen über 100 solcher Fahrzeuge vorhanden waren. Erst im Oktober bewilligte der Kongreß Mittel für Neubauten. Schwierigkeiten machte man Sims auch bei der Zusammenstellung seines Stabes, nachdem er zum Befehlshaber ernannt worden war. Man wollte weiter von Washington aus regieren. Auch in der Frage der Zweckmäßigkeit der Geleitzüge, in denen Sims die Rettung sah, platzten die Meinungen aufeinander. Erst nachdem im August 1917 der Chef der amerikanischen Atlantischen Flotte, Kontreadmiral Mayo, im November der Operationschef, Kontreadmiral Benson, persönlich in London gewesen waren, schloß man sich Sims' Ansichten endlich an. Von da ab begann eine kräftigere Kriegführung, aber viel kostbare Zeit war verloren gegangen.

Leistungen der amerikanischen Marine. Die oben angeführten amerikanischen Quellen sind von mehreren Verfassern bearbeitet und sehr unübersichtlich. Auch der Kürze halber kann hier nur eine Übersicht gegeben werden. Aus den verstreuten Angaben läßt sich folgendes über die Verteilung und Stärke der amerikanischen Seestreitkräfte in Europa zusammenstellen:

London: K. Admiral Sims, Oberbefehlshaber. — Stab: 1200 Köpfe, davon 200 Marineoffiziere (60 aktive).
Queenstown: Mutterschiff „Melville", 34 Zerstörer zum Geleit- und U-Bootabwehrdienst, U-Bootjägerverband.
Berehaven: 3 Großkampfschiffe unter K. Admiral Rodgers: „Nevada", „Oklahoma", „Utah". — 7 U-Boote.
Scapa Flow: VI. Linienschiffsgeschwader unter K. Admiral Rodman: 5 Großkampfschiffe von folgenden: „New York", „Wyoming", „Florida", „Delaware", „Arkansas", „Texas".
Inverneß und Invergordon: Minenlegerverband und Minendepot für Nordseesperre unter K. Admiral Strauß: 10 Minenleger, 3000 Mann.
Plymouth: U-Bootjägerverband: 1 Zerstörer, 36 Fahrzeuge.
Außerdem auf den britischen Inseln: 1 Flugzeugwerft, 4 Seeflugstationen, davon 1 am Humber von den Engländern übernommen, 1 Drachenstation in Irland.
Brest: Hauptstützpunkt für Truppentransporte: K. Admiral Wilson. Höchststärke: 36 Zerstörer, 12 Yachten, 3 Tender, Minensucher, Schlepper, verteilt auf die Häfen von Brest bis Bordeaux.
Im sonstigen Frankreich: 6 Seeflugstationen, 3 Luftschiffhäfen, 2 Drachenballonstationen, 1 Luftschießschule, 1 Flugzeugwerft, 1 Bombengeschwader. Eine 36 cm-Eisenbahnbatterie unter K. Admiral Plunkett.
Gibraltar: Zum Geleitschutz: Kleiner Kreuzer „Birmingham", Kanonenboot „Sacramento", Yachten, alte Zerstörer u. a., insgesamt 41 Schiffe mit 314 Offizieren, 4660 Mann unter K. Admiral Niblack.
Korfu: U-Bootjägerverband: 36 Fahrzeuge.
Italien: 2 Seeflugstationen.
Insgesamt: 370 Fahrzeuge (davon 79 Zerstörer) mit über 5000 Offizieren, 75000 Mann.

Die U-Bootjäger. Die Einführung der Geleitzüge hatte zur Folge, daß sich die U-Boote gegen diejenigen Schiffe wandten, die nach Auflösung der Züge hart unter der Küste ihren Bestimmungshafen zu erreichen suchten. In diesen Gebieten wurde ein wohl geordneter Überwachungsdienst mit kleinen Fahrzeugen eingerichtet. In 18 Monaten bauten die Vereinigten Staaten 400 Fahrzeuge des für diesen Sonderzweck bestimmten Typs der „Subchaser"

Digitized by Google

von etwa 44 m Länge. 170 von ihnen gingen mit eigener Kraft über den Ozean, an ihrer Handhabung hatte die amerikanische studentische Jugend ebenso wie bei der Fliegerei einen hervorragenden Anteil. — Von den Mitteln, die als Horchgerät dazu dienten, an dem Motorgeräusch den Standort des feindlichen U-Boots festzustellen, entwickelten die Engländer den „Nash Fish", die Amerikaner ein elektrisches Gerät, das als „K-Rohr" das Geräusch größerer Fahrzeuge auf 15—20 sm hörte, als „C-Rohr" für kürzere Entfernungen bestimmt war.

Die Taktik der U-Jäger war derart, daß drei mit drahtloser Fernsprecheinrichtung ausgerüstete Fahrzeuge zusammenarbeiteten. Sie nahmen auf Signal des in der Mitte stehenden Führerbootes eine geöffnete Formation ein, stoppten, brachten das Gerät aus und peilten das Geräusch ein. Das Führerboot stellte aus den mitgeteilten Peilungen durch Zeichnung den Ort des Geräuschs fest, der Verband lief nach und wiederholte das Verfahren, bis Wasserbomben geworfen werden konnten. Dieses schwerfällige Verfahren konnte offenbar Erfolge nur gegen solche U-Boote erzielen, die schon in ihrer Manövrierfähigkeit beschränkt waren. — U-Jägerverbände der Amerikaner bestanden, wie aus der Übersicht hervorgeht, in Queenstown, Plymouth und auf Korfu.

Von den 20—30 U-Bootfallen der Verbandsmächte besetzten die Amerikaner nur eine, die jedoch keinen Erfolg erringen konnte.

U-Bootverwendung. Der amerikanische Admiral hielt viel von dem Einsatz des U-Bootes gegen seinesgleichen. Weil es den Gegner unter Wasser drückt, setzt es seinen Fahrbereich herab. Er belegt seine Ansicht auch statistisch. Von der Gesamtzahl der operierenden U-Boote des Verbandes wurden 20 deutsche vernichtet, während vergleichsweise 500 Zerstörer und rund 3000 Hilfsfahrzeuge 34 bzw. 31 U-Boote versenkten. Über das Erscheinen deutscher U-Boote an der ostamerikanischen Küste sagt Sims, unmittelbar nach der Kriegserklärung hätte dies einen moralischen Erfolg und vielleicht, durch den Druck auf die öffentliche Meinung, einen vorübergehenden militärischen Erfolg haben können. Im Jahre 1918 aber habe es eine unzweckmäßige Zersplitterung bedeutet, die dort verwandten Fahrzeuge hätten an der englischen Küste mehr leisten können. Alle über den Ozean gehenden U-Boote konnten rechtzeitig angekündigt werden. Diese 5 Boote versenkten deshalb insgesamt nur einen Kleinen Kreuzer und 110 000 T. Bei „U 151" entnahm man einem Funkspruch sogar den Ort des beabsichtigten Minenlegens. Auch die Fahrt über den Atlantik erkennt Sims nicht als besondere Leistung an, sie sei von 10 in den Vereinigten Staaten gebauten, in Kanada zusammengesetzten U-Booten mit englischer Besatzung schon früher vollbracht. Er vergißt, daß diese Boote offenbar geleitet worden sind und daß jedenfalls nicht unmittelbar nach der Überfahrt militärische Leistungen von ihnen verlangt wurden.

Seefliegerei. Die amerikanische Seefliegerei in Europa beschäftigte 2500 Offiziere und 22 000 Mann. Bis 500 Flugzeuge wurden in Dienst gehalten. Wie auf den U-Jägern, so leisteten die Reserveoffiziere auch in dieser Waffe Hervorragendes. Ein freiwilliges Fliegerkorps von 20 Mann ließ sich schon 1916 in Amerika auf eigene Kosten ausbilden und bildete später den Stamm der Fluglehrer. Die von Sims genannten Stationen sind in der Übersicht aufgeführt. Auch an der U-Bootbekämpfung beteiligten sich die amerikanischen Seeflieger; sie unternahmen 31 Angriffe auf U-Boote, von denen 10 erfolgreich waren, 1 U-Boot wurde versenkt (5 durch britische Flieger).

Truppentransporte. Der Anteil der Marine an der Beförderung der amerikanischen Truppen über den Atlantischen Ozean war naturgemäß sehr erheblich. Er erstreckte sich auf die Bereitstellung der Schiffe, das Geleit während

Digitized by Google

der Überfahrt und den Schutz der Ausschiffungshäfen. — Bei der deutschen Offensive im März 1918 waren rund 300 000 Amerikaner in Frankreich. Nach dieser Zeit überwog die Zunahme der Welträumte durch Neubauten ihre Verminderung durch Versenkungen, es konnten nun Truppentransporte in großem Umfange einsetzen, weil ihre Bedeckung auf Kosten des Handelsverkehrs möglich war. Als Truppenschiffe wurden in erster Linie die in den Vereinigten Staaten interniert gewesenen deutschen Schiffe verwendet, deren Instandsetzung sich als schwierig und zeitraubend erwiesen hatte. Von der erforderlichen Schiffsräumte stellten die Vereinigten Staaten 46 %, Großbritannien 51 %. Die Transporte wurden auf einem Anmarschweg südlich von Brest herangeführt und auf sämtliche Häfen zwischen Brest und Bordeaux verteilt. Nur kleinere Verbände wurden gelegentlich über England geschickt. Da nur 3 Truppengeleitzüge wöchentlich eintrafen (auf 1 Truppenschiff des Ozeanverkehrs kamen 100 Handelsschiffe), so war in dem weiten Seeraum keine große U-Bootwirkung zu befürchten. Zudem wurden als Transportschiffe nur solche mit mindestens 12 kn Geschwindigkeit verwandt. Die weitere möglichst große Vernichtung von Frachträumte war für Deutschland der einzige Weg zum Siege; deshalb hält es Sims für richtig, daß die 8—10 gleichzeitig im Westen der britischen Inseln verfügbaren U-Boote von Deutschland auch während der Truppenüberführung weiter gegen die Handelsgeleitzüge angesetzt wurden. Als man sich später — Sims meint nach dem Rücktritt des Admirals Capelle — zu einem Vorgehen gegen die Truppentransporte entschloß, war der Erfolg geringfügig, während die Versenkungen der Handelsschiffe erheblich abnahmen.

Geleitet wurden die Transporte von der amerikanischen Küste bis zur U-Bootzone durch ältere Linienschiffe oder Kreuzer als Schutz gegen Hilfskreuzer von der Art der „Möwe", in dieser Zone selbst durch möglichst viele Zerstörer. Dieser Geleitdienst wurde zu 82 % von amerikanischen Seestreitkräften versehen. Im übrigen wurden alle möglichen Vorsichtsmaßregeln angewandt, um dem Feind den Kurs der Transporte nicht zu verraten. Es durfte von den Schiffen nichts über Bord geworfen werden, und in der Gefahrzone wurde selbst das Anzünden eines Zündholzes bei Dunkelheit bestraft. So gelang kein Angriff auf volle Truppenschiffe, obwohl im Sommer 1918 monatlich 300 000 Mann befördert wurden, nur drei- oder viermal wurde er versucht. Die angeblich torpedierten „Truppenschiffe" waren leer zurücklaufende, denen teilweise kein Geleit beigegeben werden konnte. Aber auch der Verlust einzelner Schiffe mit 4000—5000 Mann würde, so erheblich er an sich gewesen wäre, militärisch nicht viel bedeutet haben, denn der Verlust der Verbandsheere im Kampfgebiet an Land betrug vergleichsweise 3000—5000 Mann täglich.

Großkampfschiffe. Über die in der Übersicht aufgeführten Verbände von Großkampfschiffen, die die Vereinigten Staaten im Dezember 1917 und später auf den europäischen Kriegsschauplatz schickten, erfahren wir wenig. Der Linienschiffsverband, der als VI. Linienschiffsgeschwader zur Großen Flotte in Scapa Flow trat, enthielt wegen des Ölmangels nur Kohlen verbrauchende Schiffe. Er sollte der Großen Flotte, die das Rückgrat aller Unternehmungen zur See war und deshalb auch in der größten Bedrängnis in ihrer Stärke kaum angetastet wurde, ein für alle Fälle ausreichendes Übergewicht über die deutsche Hochseeflotte geben. Taktisch war das Geschwader vollkommen der britischen Flotte eingeordnet und hatte deren Signalmethode, ja sogar ihre Art der Feuerleitung angenommen. Die Großkampfschiffe in Berehaven lagen klar, um einem etwaigen deutschen Versuch, stärkere Überwasserstreitkräfte in den Atlantischen Ozean zu entsenden, entgegenzutreten.

Digitized by Google

Die Nordseeminensperre. Weil es sich um eine hauptsächlich amerikanische Leistung handelt, erfahren wir Ausführliches über das Legen der großen Nordseesperre. Bis April 1918 hatten die Engländer mehr als 30 000 Minen in der Deutschen Bucht geworfen. Sie ergänzten sie mit einem Aufwand von etwa 3000 Minen im Monat. Die Wirkung blieb wegen des erfolgreichen Minenräumens auf deutscher Seite hinter den Erwartungen zurück. Der Gedanke lag nahe, die Absperrung durch Minen so weit nach Norden zu verschieben, daß die Sperre gegen Räumversuche geschützt werden konnte. Es ist interessant, zu erfahren, daß der Präsident Wilson persönlich im Frühjahr 1917 für diesen Plan eingetreten ist. Die Mittellinie des geplanten Sperrgebietes lag zwischen den Orkney-Inseln und Udsire und hatte eine Länge von 230 sm. Die durchschnittliche Wassertiefe beträgt dort über 200 m. Für Minenlegen auf solchen Tiefen fehlten alle Erfahrungen. Von dem vorhandenen Minentyp, der gegen U-Boote in wechselnden Tiefen zu legen gewesen wäre, hätte man 400 000 Stück gebraucht. Es wurde deshalb eine neue amerikanische Konstruktion entwickelt. Bei dieser enthielt der Minenanker den Tiefensteller. Ein Metallkabel, das von einer besonderen Boje getragen wurde, reichte vom Minengefäß bis dicht unter die Wasseroberfläche. Bei metallischer Berührung irgend eines Teils des Minengeräts detonierte die Mine. Es ist ohne weiteres ersichtlich, daß dieses Detonieren meist in größerem Abstande von dem passierenden Fahrzeug erfolgte. Auch von diesem Minentyp waren noch 100 000 Stück erforderlich. Als im November 1917 die U-Bootdrohung nicht mehr lebensgefährlich erschien, wurde die Sperre beschlossen. An der schottischen und der norwegischen Küste waren Sperrlücken vorgesehen. Etwa 150 sm der bei einer Breite von 15—35 sm in 3—6 Treffen angeordneten Sperre wurden von den Amerikanern, die östlichen 50 sm größtenteils von den Engländern übernommen.

Die amerikanische Industrie wurde nun in Bewegung gesetzt, 500 Lieferanten übernahmen die verschiedenen Beschaffungen, in Norfolk konnten schließlich 1000 Minen täglich versandt werden; 25 Mill. Pfund Sprengstoff, von dem jede Mine 200 Pfund erhielt, wurden hergestellt. Zur Beförderung über den Atlantik dienten 24 Dampfer, hauptsächlich von den Großen Seen. Obwohl vom Februar 1918 ab wöchentlich 2—3 Dampfer die Überfahrt antraten, wurde im ganzen nur einer von ihnen versenkt. Die Minen wurden in Fort William und Kyle of Lochalsh an der schottischen Westküste gelandet und von dort mit der Bahn bzw. auf dem Caledonischen Kanal nach Invergordon und Inverneß am Moray Firth an die Ostküste geschafft. An diesen beiden Orten wurden Anlagen geschaffen, die es erlaubten, gleichzeitig 20 000 Minen zu lagern und 1200 täglich wurffertig zu machen.

Der erforderliche Verband von Minenschiffen wurde aus der amerikanischen Friedensorganisation geschaffen. Zu den vorhandenen Minenlegern, früheren Kleinen Kreuzern „Baltimore" und „San Francisco", traten 8 weitere Fahrzeuge, teilweise Personendampfer aus dem Seebäderdienst. Vier von ihnen konnten je 860 Minen nehmen und sie bei etwa 12 kn Fahrt in 3 Stunden 35 Min. legen (Minenabstand 95 m). Das Legen wurde im Verbande von allen 10 Schiffen, die zusammen 5400 Minen nehmen konnten, in 13 Fahrten unter Zerstörergeleit ausgeführt. Ein Verband der Großen Flotte sicherte jedesmal nach Süden. Im Sommer und Herbst 1918 wurden in der Nordseesperre von den Amerikanern 56 571, von den Engländern 13 546 Minen gelegt. Die Sperre war beim Waffenstillstand noch nicht fertig. Es war geplant, sie laufend zu verstärken und eine gleiche Sperre, von der man einen vollkommenen Abschluß erwartete, in der Otranto-Straße zu werfen. Bemerkenswert ist die Angabe,

Digitized by Google

daß 4% der Minen unmittelbar nach dem Werfen unbeabsichtigt detonierten, ferner berichtet Sims, daß einer von „Baltimore" im nordirischen Kanal gelegten Sperre 2 deutsche U-Boote zum Opfer gefallen sind. Er glaubt, der Nordseesperre einen erheblichen Teil der 40—50 U-Bootverluste, die von den Verbandsmarinen sonst nicht aufgeklärt werden können, zuschreiben zu können. Tatsächlich wurde bis zum Kriegsende das angestrebte völlige Absperren der Nordsee keineswegs erreicht.

Die Leitung. In einem Kapitel, das er „The London Flagship" überschreibt, gibt Sims einen Einblick in die Organisation des amerikanischen Oberkommandos, das schließlich das in der Übersicht aufgeführte zahlreiche Personal beschäftigte. Von der amerikanischen Botschaft siedelte man in ein benachbartes Privathaus über, zu dem nach und nach 5 weitere Gebäude hinzugenommen werden mußten. Neben seiner militärischen Stellung als „Befehlshaber der in europäischen Gewässern operierenden Streitkräfte der Vereinigten Staaten" war Sims „Vertreter des Marineamts bei der britischen Admiralität" und „Amerikanisches Mitglied des Verbands-Seekriegsrats". Während die Seestreitkräfte und Hilfsmittel an den von Amerikanern besetzten etwa 45 Stützpunkten dem örtlichen, im allgemeinen nicht amerikanischen Befehl unterstanden, blieben der Hauptstelle grundsätzliche Entscheidungen vorbehalten. Außerdem lag ihr die umfangreiche Organisationsarbeit ob, die durch Geleitzugwesen und Nachschub bedingt war. Es wurde in engster Fühlung mit der britischen Admiralität gearbeitet. Die Verantwortung war weitgehend auf die Schultern der Gruppenvorstände gelegt, die täglich unter der Leitung des Chefs des Stabes eine Sitzung abhielten, über deren Ergebnis dem Admiral Vortrag gehalten wurde. — Als in der amerikanischen Industrie bewährt, wurde eine besondere Operationsabteilung (Planning Section) eingerichtet und mit 5 Stabsoffizieren, von denen einer der Marineinfanterie angehörte, besetzt. Dort wurden Probleme studiert, Pläne für künftige Operationen entworfen, die bestehende Organisation und die angewandten Methoden von Amts wegen kritisiert und auf Verbesserungen hingewirkt. Im allgemeinen verfuhr man so, daß man sich in die Lage der deutschen Seekriegsleitung hineinzuversetzen suchte, um Schlüsse auf ihre Maßnahmen zu ziehen. Auch in der britischen Admiralität gab es eine ähnliche Einrichtung.

Beachtenswert ist eine Charakteristik einzelner Admirale. Der Draufgänger Beatty hielt nicht viel von Torpedos und Minen. Er schaffte die Torpedoflagge, die beim Sichten von Torpedobahnen geheißt wurde, ab. Man traute ihm zu, daß er sich in einer neuen Seeschlacht durch Torpedos nicht wesentlich beeinflussen lassen, auch wohl über ein Minenfeld laufen würde. Der Seekriegsrat (Allied Naval Council) bestand unter diesem Namen seit November 1917, dem Wesen nach in Gestalt gemeinsamer Sitzungen der Admirale schon früher. In ihm wurden strategische Fragen entschieden und das Zusammenarbeiten in der Brennstoff- und Materialbeschaffung sichergestellt. Jellicoe erhält von Sims den Titel „a great gentleman", Sir Eric Geddes, der zeitweilige Erste Lord der Admiralität, wird lobend als Amerikaner bezeichnet. Für den klügsten Kopf des Kriegsrats wurde allgemein der französische Vizeadmiral de Bon gehalten, der auch nach Sims' Urteil mit Überzeugungskraft und glänzender Rednergabe den größten Einfluß bei der Beschlußfassung ausübte.

Die Marine an Land. Auf dem Kriegsschauplatz an Land beteiligte sich die Untonsmarine nach deutschem Vorbild mit schwerer Marineartillerie. Fünf 35,6 cm-Eisenbahngeschütze sollten ursprünglich in Flandern gegen das deutsche Ferngeschütz, das Dünkirchen beschoß, angesetzt werden. Als sie bereitgestellt waren, hatte sich dort die Lage so verändert, daß man Bedenken trug, sie in einem

Digitized by Google

nördlichen Hafen zu landen. Inzwischen hatte auch die deutsche Fernbeschießung von Paris erheblich niederschmetternder gewirkt, als man in der Öffentlichkeit zuzugeben wagte. Sims glaubt, daß im Mai 1918 16 großkalibrige Ferngeschütze von Kiel an die Front abgegangen waren, und die amerikanischen Kanonen wurden deshalb nach einem südlichen Hafen gebracht, um zunächst das Paris beschießende Ferngeschütz unschädlich zu machen. Schon ihr Anmarsch genügte nach Sims, um diesen Gegner verschwinden zu lassen. Sie waren im Juli 1918 gelandet und hatten Schwierigkeiten bei dem schwachen Unterbau der französischen Bahnen. Personal und Material in Sonderzügen mit sich führend, waren diese Geschütze sehr beweglich. Sie feuerten 782 Schuß auf Entfernungen von 38 bis 43 km gegen Eisenbahnknotenpunkte, Brücken und ähnliche Ziele hinter der deutschen Front.

Zusammenfassung. Die Kritik, die Sims an der amerikanischen Seekriegführung übt, gipfelt in drei Punkten: mangelnde Bereitschaft, Planlosigkeit und zögernde Kriegführung während der ersten 6 Monate. Da ihm bei der parlamentarischen Untersuchung von Daniels und seinen Anhängern immer wieder vorgehalten wurde, Amerika habe ja den Krieg gewonnen, das sei der beste Beweis für die Haltlosigkeit seiner Vorwürfe, so versuchte der Admiral unter allen Vorbehalten eine Schätzung, welchen Einfluß der Fortfall der von ihm behaupteten Verzögerung gehabt haben würde. Er kommt nach sehr eingehenden Darlegungen zu dem Schluß, daß dann 1917 1½ Mill. T Schiffsräumte weniger versenkt worden wären, eine weitere Million hätte 1918 vor der Vernichtung bewahrt bleiben können. Statt 300 000 Mann hätten im März 1918 schon 1 Million amerikanische Soldaten in Frankreich stehen können. Dies hätte den Landsieg schon im Juli 1918 bedeutet und den Krieg um 4 Monate verkürzt. Dadurch wären 500 000 Menschenleben erhalten geblieben und 15 Milliarden $ erspart worden. Bei dieser echt amerikanischen Veranschaulichungsweise schweben alle Voraussetzungen in der Luft. Einmal war es nicht nur die Unfähigkeit des Marinesekretärs, welche die U-Abwehrmittel an der amerikanischen Küste zurückhielt, sondern die berechtigte Furcht vor unmittelbaren Angriffen, die nur nachträglich geleugnet werden kann. Anderseits darf nicht vergessen werden, daß die deutsche Front in Frankreich auch bei größerem Einsatz von Amerikanern nicht annähernd so schnell ins Wanken gekommen wäre, wenn die innere Einheit vorgehalten hätte.

Im übrigen erwiesen sich die von Sims festgestellten Unterlassungen als tatsächlich geschehen. Der Laie an der Spitze der Marine hatte versagt, weil er den Fachleuten in militärischen Dingen nicht freie Hand ließ. Desto höher ist die tatsächliche Leistung der Marine der Vereinigten Staaten einzuschätzen, die ohne Zweifel ebenso wie ihre Armee das entscheidende Gewicht in die Wagschale der Verbandsmächte warf.

Digitized by Google

Österreich-Ungarn als Seemacht.

Von Linienschiffsleutnant Frhr. Handel Mazzetti und Fregattenleutnant Igálffy von Igály.

V.

Mit einer Karte und einer Skizze.

Die Operationen in der Südadria vom Beginn der Balkanoffensive bis zum uneingeschränkten U-Bootkrieg.

Am 8. Oktober 1915 hatte der allgemeine Angriff gegen Belgrad begonnen und, von der gesamten Donauflottille wirksamst unterstützt, war es den verbündeten Armeen unter Mackensens Führung wider alle Erwartungen schnell gelungen, die serbische Hauptstadt im Sturm zu nehmen und unaufhaltsam gegen Süden vorzudringen. Da Serbien ein wichtiges Glied im Gesamtkörper der Verbandsmächte bedeutete, ließen diese nichts unversucht, um das geschlagene Heer vor der Vernichtung zu retten und durch Truppenzuführung über See eine neue Front zu bilden. Als Stützpunkte und Landungsplätze kamen für diese Transporte in erster Linie Saloniki, für die in Albanien stehenden italienischen Truppen Valona und Durazzo, für Montenegro S. Giovanni di Medua und Antivari in Betracht. Saloniki war für unsere Oberwasserstreitkräfte unerreichbar; hingegen boten die von Brindisi und Tarent nach den albanischen Häfen führenden Transporte günstige Angriffsziele. Doch waren auch hier die strategischen Verhältnisse für die österreichisch-ungarische Marine nicht vorteilhaft, insbesondere, solange die feindliche Signalstation am Lovcen die Schiffsbewegungen im Golfe von Cattaro überwachen konnte. Demzufolge war ein Verlegen der I. Flottille in diesen Basishafen vorderhand zwecklos und blieb sie noch in Sebenico. Die große Entfernung dieses Hafens von der Otranto-Straße — 250 sm — verhinderte es, auch Torpedobootsverbände gegen die feindlichen Transporte anzusetzen, somit konnten lediglich die Kreuzer Typ „Helgoland" und die Zerstörer Typ „Tatra" sich an diesen Unternehmungen beteiligen. Die Operationen der eigenen Verbände in der Otranto-Straße wurden jedoch durch die Flankenlage Brindisis erschwert, wo zahlreiche feindliche Schiffe stationiert waren. Dies machte auch ein längeres Verweilen in dem von Geleitzügen befahrenen Seegebiet unmöglich. Die materielle Unterlegenheit der österreichischen Streitkräfte, gepaart mit den ungünstigen strategischen Verhältnissen, sowie die Unersetzlichkeit etwa verlorengehender Schiffe schuf für diese ein weit größeres Wagnis und war gleichzeitig die Ursache, daß das Flottenkommando oder das Kommando der Seestreitkräfte im Golf von Cattaro manche günstige Gelegenheit unausgenützt verstreichen ließ. Auch die Zurückhaltung, welche bei manchen Vorstößen von den Flottillenführern an den Tag gelegt wurde, ist darauf zurückzuführen. In der Regel wurden jedoch die Operationen nicht vorzeitig abgebrochen, und in manchen Fällen wurde den Flottillenführern ein zu kühnes Draufgehen zum Vorwurf gemacht. Auch hier ist ein Vergleich mit den Verhältnissen in der Nordsee naheliegend.

Die Ende Oktober einlangenden Konfidentennachrichten meldeten starke feindliche Transporte nach albanischen Häfen, und für die Nacht vom 1. auf den 2. November war der erste Vorstoß gegen die Straße von Otranto festgesetzt worden. Um 9 Uhr vorm. liefen sämtliche Fahrzeuge der Flottille aus Sebenico aus, mußten jedoch wegen schwerer See wieder zurückkehren. Starker feindlicher Funkverkehr sowie das Sichten feindlicher Fahrzeuge von Punta d'Ostro bestätigten jene Nach-

Digitized by Google

richten. Minensuchen sowie die Aufklärung gegen die feindlichen U-Boote füllten die nächsten Wochen aus. Am 22. November wurde die Flottille zu ihrem zweiten Vorstoß angesetzt. Um 9 Uhr vorm. waren „Helgoland", „Saida", die I., III. und V. Torpedobootsdivision aus Sebenico ausgelaufen. Nach Passieren der Kanäle wurden die III. und V. Division zurückbefohlen, während der übrige Verband mit erhöhter Geschwindigkeit mit Kurs auf Brindisi weiterfuhr. Um 10 Uhr 50 Min., 30 sm OSO Brindisi stehend, wurde gerade in NO-Kurs übergegangen, um mit langsamer Geschwindigkeit die Rechenfahrt über die Otranto-Straße zu beginnen, als backbord „Helgoland" ein dunkler Gegenstand gesichtet und als Segler erkannt wurde. Wenige Minuten später wurde ein italienischer Dampfer („Palatino") ausgemacht und gegen diesen sofort das Feuer eröffnet, da das Scheinwerferlicht ein Geschütz auf dem Bug desselben erkennen ließ. Zahlreiche Treffer und diesen folgende Explosionen brachten den Dampfer zum Sinken, dem bald darauf der Segler folgte. Gegen Mitternacht wurde die Rückfahrt angetreten, und am nächsten Morgen lief die Flottille in Sebenico ein.

Am 1. Dezember 1915 war der Kreuzer „Novara" (v. Horthy) aus Pola nach dem Golf von Cattaro ausgelaufen, und am 5. wurden dieser sowie die im Golfe stationierten 4 Zerstörer Typ „Hußar" und 3 Torpedoboote Typ „50" zum Angriff gegen San Giovanni di Medua beordert. Bei der Annäherung an diesen Hafen, durch die mit Fängergeschirr fahrenden Boote gegen feindliche Minen geschützt, war es „Novara" gelungen, im Sichtschatten der italienischen Signalstation sich San Giovanni auf geringe Entfernung zu nähern und trotz heftigen Feuers mehrerer feindlicher Batterien 3 Dampfer, 5 große und zahlreiche kleine Segler zu versenken sowie die Kaserne und das Munitionsdepot zu zerstören. Das in der Nähe der Bojana-Mündung aufgefahrene französische U-Boot „Fresnel" wurde vom Zerstörer „Warasdiner" nach kurzer Gegenwehr vernichtet. Der mit so großem Schneid durchgeführte Angriff der „Novara" bedeutete für die von ihren Bundesgenossen ohnedies im Stich gelassenen Montenegriner den Todesstoß. Seit diesem Schlage langten keine Transporte zur See mehr ein, hingegen ergoß sich die Flut der zurückweichenden Serben auf San Giovanni. Auf 20 000 wurde die Zahl der serbischen Soldaten angegeben, die hier über einen Monat lang unter freiem Himmel kampierten und zu ihrer Ernährung alles nahmen und raubten, was sie im Ort und auf den Schiffen finden konnten. Hunderte von ihnen starben an Entbehrung, Hunger und Kälte. Die nach Alessio führende Straße glich einem großen Friedhof, beiderseits des Straßenkörpers lag Grab an Grab.

Gleichzeitig mit diesem Angriff wurde von dem in Sebenico stationierten Fottillenverband der dritte Vorstoß gegen die Otranto-Straße unternommen, während die 5. Fahrzeuggruppe Pelagosa erkundete und die IX. Torpedobootsdivision sowie die 1. und 3. Torpedobootsgruppe bei Curzola in Aufnahmestellung bereit waren. Die nachts über durchgeführte Rechenfahrt über die Otranto-Straße verlief ergebnislos, ebenso eine kurze Streife im Gegenkurs. Von 4 Uhr 45 Min. vorm. ab wurde gegen die Bojana-Mündung gesteuert und die I. Torpedobootsdivision gegen Durazzo detachiert, während „Saida" in Bedettenstellung seewärts kreuzte. Die Zerstörer waren unterdessen in Durazzo eingedrungen und hatten 4 große Segler und ein italienisches Trabakel versenkt. Der von einem feindlichen U-Boot gegen „Saida" gefahrene Angriff hatte keinen Erfolg. Gegen 10 Uhr wurde die Vereinigung durchgeführt und der Rückmarsch angetreten. Gleichzeitig mit diesen Operationen war die albanische Küste bis südlich Durazzo von Seeflugzeugen aufgeklärt worden.

Unsere wenigen kleinen und eigentlich nur für den Küstenschutz gebauten U-Boote kreuzten in ständiger Ablösung in der Otranto-Straße und in den alba-

Digitized by Google

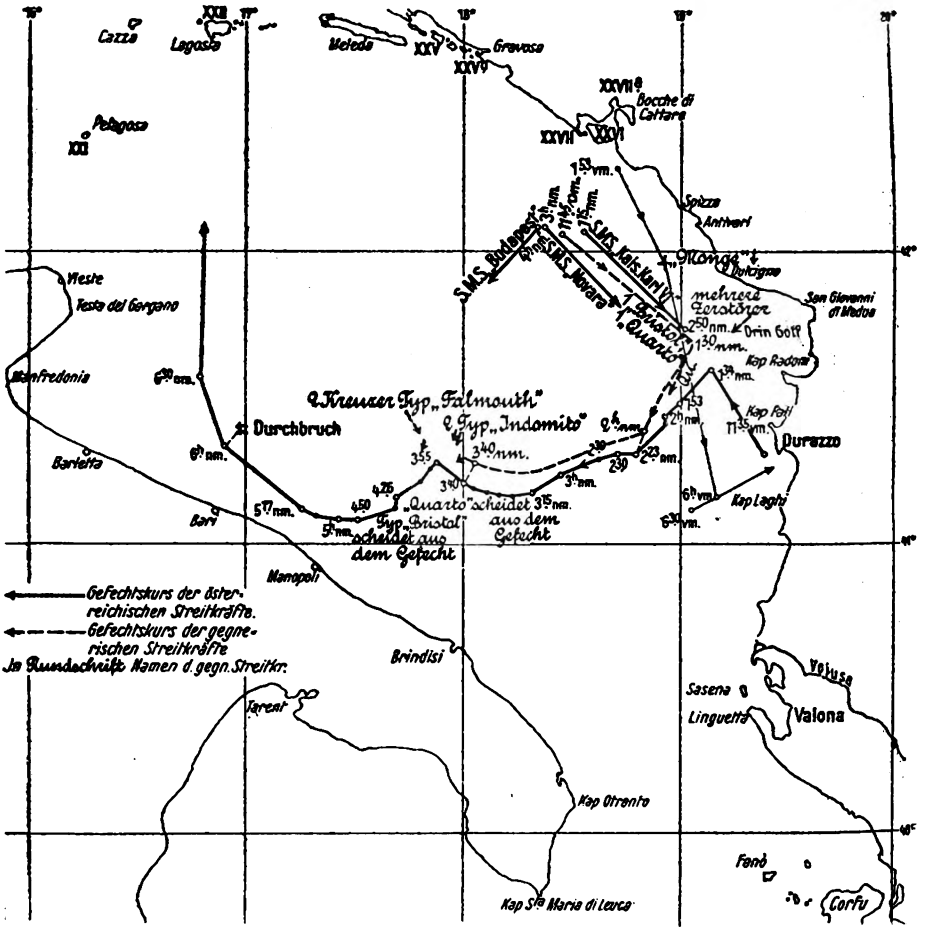
nischen Küstengewässern. Sie sichteten des öfteren leichte feindliche Schiffe, doch kamen sie unglücklicherweise sehr selten zum Schuß, und ihre Erfolge waren äußerst gering. Demzufolge mußte auch weiterhin die Flottille, trotz ständig zunehmender Überwachung der Otranto-Straße, den feindlichen Geleitdienst durch nächtliche Kreuzfahrten zu beunruhigen trachten. Eine ständige Unterbindung dieses Verkehres war freilich unmöglich. Die Mitte Dezember erfolgte Verlegung der 1. Torpedobootsflottille („Helgoland" und I. Tropedobootsdivision) nach dem Golf von Cattaro sollte diesen ungünstigen strategischen Verhältnissen wenigstens zum Teil abhelfen.

Da nach einer feindlichen Depesche am Morgen des 29. Dezember 2 italienische Zerstörer nach Durazzo einlaufen sollten, wurde für die Nacht vom 29. auf den 30. die Unternehmung der 1. Flottille angeordnet. Um Mitternacht des 29. lief „Helgoland" mit 5 Zerstörern Typ „Csepel"*) aus dem Golf von Cattaro aus. Die Weisung lautete: „Auf die Verbindungslinie Durazzo—Brindisi zusteuern, seewärts Durazzo im Rechen nach den 2 avisierten Zerstörern kreuzen, bei Lichtwerden gegen Durazzo steuern. Falls im Hafen keine Zerstörer, jedenfalls dort liegende Schiffe vernichten." In gesicherter Formation gegen SO fahrend, wurde um 3 Uhr vorm. 24 sm westlich Menders das französische U-Boot „Monge" von „Helgoland" überfahren und von „Balaton" durch Artilleriefeuer versenkt. Kurz nach Vernichtung des U-Botes wurden in der Richtung des Lovcen eine starke Sternrakete sowie Lichtsignale beobachtet. Um 6 Uhr früh auf der Linie Durazzo—Brindisi, 15 sm vor Durazzo angelangt, nahm die Abteilung, im breiten Rechen mit 15 kn Geschwindigkeit fahrend, Kurs auf Brindisi. Eine halbe Stunde später wurde, ohne daß etwas Verdächtiges gesichtet wurde, Kurs verkehrt. Während „Helgoland" und „Balaton" gegen Kap Laghi steuerten, um etwa aus Durazzo flüchtende Zerstörer abzuschneiden, wurden die übrigen Fahrzeuge der Flottille zum Vorlaufen unmittelbar gegen Durazzo befohlen. Dort waren nur ein großer Dampfer und mehrere Segler zu sehen, aber keine feindlichen Zerstörer. Gegen 7 Uhr 30 Min. vorm. liefen „Csepel", „Triglav", „Orjen" und „Lika" in die Bucht ein, die nördliche Warnboje knapp an der Backbordseite passierend, und gleich darauf eröffnete „Csepel" das Feuer. Dampfer und Segler wurden zum Sinken gebracht, und um 8 Uhr liefen die Fahrzeuge auf demselben Wege, auf dem sie eingelaufen waren, wieder aus. Als „Csepel" bei der nördlichen Warnboje angelangt war, wurde von gut maskierten Stellungen aus auf die Fahrzeuge und auf „Helgoland" das Feuer eröffnet, welches diese sofort erwiderten. Die Aufschläge der feindlichen Geschosse lagen schon bei den ersten Schüssen knapp unter Bord der Fahrzeuge, welche, im Kielwasser fahrend, gleichzeitig nach Backbord wendeten, um einerseits „Helgoland" am Ausschuß nicht zu behindern, anderseits aus dem Feuerbereich zu kommen. Kurz darauf kamen „Lika" und „Triglav" ins feindliche Minenfeld. „Lika" stieß zuerst mit dem Heck auf eine Mine, wodurch der Backbordpropeller weggerissen wurde. Die dadurch hervorgerufene Backbordwendung brachte auf der Backbordseite vorne kurz darauf eine zweite Mine zur Explosion. Dieser folgte sofort ein hoch emporschlagender, ausgedehnter Naphthabrand. „Lika" sank langsam mit dem Bug voran, das Heck blieb aus dem Wasser. „Triglav", hinter „Lika" fahrend, hatte gerade einen Geschoßtreffer am Mast bekommen, als zwischen dem mittleren und achteren Kesselraum eine Mine explodierte. Trotz des auf beide Kesselräume ausgedehnten Lecks behielt jedoch das Schiff seine Schwimmfähigkeit. Während „Tatra" die Bemannung von „Lika" rettete, erhielt „Csepel" Befehl, „Triglav" sofort in Schlepp zu nehmen. Hierbei bekam „Csepel" den

*) Kommandant der I. Torpedobootsdivision Fregattenkapitän Hilscher.

Digitized by Google

Steuerbordpropeller mit dem Schlepptau unklar und meldete „Steuerbordmaschine undienstbar". Nun nahm „Tatra" „Triglav" in Schlepp. Während die anderen Zerstörer die Boote ausgesetzt hatten, um die Leute der „Lika" zu retten, hielt „Helgoland" den Hügel neben der Stadt ununterbrochen unter Feuer und brachte die feindlichen Batterien zum Schweigen.



Gefecht der 1. Torpedobootsflottille am 30. Dezember 1915.

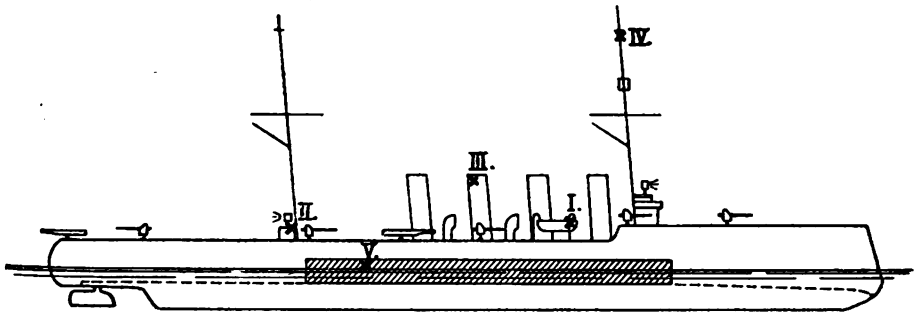
Die um 8 Uhr 15 Min. von der Funkstation Durazzo abgegebene italienische Depesche in offener Sprache — sie war die Meldung über die kurz geschilderten Ereignisse — wurde von „Helgoland" aufgenommen. Es lag die Vermutung nahe, daß der Feind alles versuchen werde, um den Verband mit überlegenen Kräften anzugreifen und zu vernichten. Die Abgabe einer Depesche dieses Inhalts wurde vom Flottillenkommando sofort befohlen, jedoch aus unaufgeklärter Ursache vom Radiooffizier erst um 10 Uhr 10 Min. abgegeben. Diese Verzögerung war von schwerwiegenden Folgen.

Nach durchgeführter Rettung nahm der Schleppzug Kurs gegen Bocche di Cattaro mit 6 kn Geschwindigkeit. Aber obwohl das Auslaufen von Verstärkung

Digitized by Google

vom Flottillenkommando nochmals angefordert worden war, lief „Kaiser Karl VI." erst gegen Mittag aus dem Golf von Cattaro aus. Kurz vorher waren von der Signalstation d'Ostro 2 feindliche Kreuzer in südlicher Richtung gesichtet und dies sofort an „Helgoland" gemeldet worden. Da nun mit einem Zusammentreffen mit diesen überlegenen feindlichen Streitkräften gerechnet werden mußte, wurde an „Triglav" der Befehl erteilt, diesen zur Sprengung vorzubereiten. Die um 1 Uhr 15 Min. vorne in Sicht kommenden feindlichen Schiffe wurden als ein Kreuzer Typ „Bristol" und einer Typ „Quarto" erkannt. „Triglav" ward sofort durch Sprengung versenkt, worauf „Helgoland" und die Zerstörer in Westkurs übergingen und ihre höchste Geschwindigkeit aufnahmen, um im Westen den Durchbruch zu versuchen. Auf 13 000 m herangekommen, wendeten die feindlichen Kreuzer in Parallelkurs und eröffneten das Feuer, welches von „Helgoland" sofort erwidert wurde.

Von diesem Augenblick (1 Uhr 30 Min.) an bis zum forcierten Durchbruch (6 Uhr 30 Min.) stand „Helgoland" fast ununterbrochen im feindlichen Feuer. Trotz



Trefferbild der „Helgoland".

1^{15} nachm. I. Treffer: Steuerbord am Krahn; 1 Toter, 7 Verwundete. 3^{52} nachm. II. Treffer: achtere Scheinwerferplattform und Flottillenkanzlei; 1 Toter, 4 Verwundete. 4^{25} nachm. III. Treffer: Dritter Kamin durchschlagen; zwei Kesselfeuer gelöscht, ein Kessel beschädigt. 4^{30} nachm. IV. Treffer: Steuerbordwante Fockmast Krähennest durchschlagen. 4^{45} nachm. V. Treffer: Wasserlinie; Panzerplatte etwas gelockert.

Gegenüberstellung der am Gefecht beteiligten Fahrzeuge.

Österreich	Deplacement t	Bestückung	Geschwindigkeit kn	Gegner	Deplacement t	Bestückung	Geschwindigkeit kn
Helgoland . .	3500	*9*·10/50; *3* T-Doppelrohre.	27	Falmouth .	5250	*8*·15/50; *4*·4,7; *2* TR.	26
Csepel	850	*2*·10/50; *6*·7/45; *2* T-Doppelrohre	32	Bristol . . .	4800	*2*·15/50; *10*·10/50; *4*·4,7; *2* TR.	26
				Quarto . . .	3480	*6*·12/50; *6*·7,6; *2* TR.	28,6
				Indomito .	680	*1*·12/40; *4*·7,6; *2* TR.	30—35

höchster Aufsatzstellung lagen die eigenen Schüsse fast durchweg kurz. Die Hauptaufgabe, den Durchbruch zu versuchen, im Auge behaltend, erschien es nicht tunlich, sich an eines der artilleristisch überlegenen Schiffe auf eine für die eigene Artillerie günstigere Entfernung zu nähern, um so weniger, als laut eingetroffenen Meldungen weitere Kreuzer zu erwarten waren. Verschiedene unbestimmte Rauchsäulen waren bereits weiter westlich sichtbar. Trotz dieser für „Helgoland" un-

Digitized by Google

günstigen Verhältnisse wurden im Verlaufe des Gefechts auf den feindlichen Schiffen mehrere Treffer beobachtet. Die Zerstörer, welche sich in Feuerlee von „Helgoland" hielten, beteiligten sich nur zeitweise am Artilleriekampfe. Dank der ganz hervorragenden Leistung des Maschinenpersonals — „Helgoland" hielt mit 360 Umdrehungen 29 kn — gelang es, die feindlichen Kreuzer langsam zu überholen und in mehr nordwestlichen Kurs überzugehen. „Quarto", der stark zurückgeblieben war, folgte im Kielwasser, wurde anlanziert und verlor durch Ausweichen des Torpedos bedeutend an Stellung. Bis 3 Uhr 50 Min. nachm. hatte sich die Stellung der „Helgoland" gegenüber den feindlichen Kreuzern bereits derart gebessert, daß der Durchbruch sicher war. Trotz zweier Treffer war der Kreuzer noch völlig kampfbereit geblieben, während bei den feindlichen Kreuzern die Geschwindigkeit nachließ und eine Erschlaffung sich bemerkbar machte.

Mittlerweile war auch „Novara" aus dem Golf von Cattaro ausgelaufen und stand zu dieser Zeit etwa 30 sm SW Punta d'Ostro, Kurs SO. „Helgoland" war schon in Kurs 300° übergegangen, als gegen 3 Uhr 40 Min. in nordwestlicher Richtung zwei Kreuzer gesichtet und bald darauf als Typ „Falmouth" erkannt wurden, die, auf 11 000 m herangekommen, das Feuer eröffneten. Die Lagen überdeckten sehr gut. Zwei italienische Zerstörer Typ „Indomito", die zwischen den beiden feindlichen Kreuzergruppen herangekommen waren, beteiligten sich auch kurze Zeit am Kampfe. Die Lage war äußerst kritisch, ein Durchbruch vor Einsetzen der Dunkelheit ausgeschlossen. Um den Feind bis Sonnenuntergang hinzuziehen, wurde in Kurs Süd gewendet, um dann nach Einbruch der Dunkelheit unter der italienischen Küste den Durchbruch zu versuchen. („Helgoland" fuhr noch immer mit 360 Umdrehungen 29 kn.) Hierdurch kamen allerdings die weiter achter folgenden Kreuzer („Bristol" und „Quarto") langsam von neuem in Gefechtsbereich. Bis zum Einbruch der Dunkelheit sollte durch ein Scheinmanöver der Feind zu der Meinung verleitet werden, daß „Helgoland" gegen Süden ziehen wolle, um im Osten durchzubrechen. Dadurch wurde es möglich, gegen Westen für den nächtlichen Durchbruch mehr Weg zu gewinnen, und gleichzeitig war damit „Csepel", der zurückgeblieben war, Gelegenheit gegeben, sich mit „Helgoland" zu vereinigen. Sofort folgten alle feindlichen Fahrzeuge und hielten sämtlich östlichere Kurse als „Helgoland", um dem Schiff den Weg gegen See zu verlegen. Die beiden Kreuzer Typ „Falmouth" beabsichtigten anscheinend, an die backbord von „Helgoland" befindlichen Kreuzer anzuschließen. Hierdurch verloren sie rasch merklich von ihrer westlichen Stellung „Helgoland" gegenüber. „Csepel" vereinigte sich wieder mit der „Helgoland"-Abteilung und nahm gleich den übrigen Fahrzeugen Aufstellung in Feuerlee, nachdem er auf dem ihm hart folgenden „Quarto" anscheinend einen Treffer erzielt hatte, der sich durch eine plötzliche starke Rauchentwicklung, durch sofortiges Abwenden und damit verbundenes Ausscheiden dieses Gegners aus dem Gefecht bemerkbar machte. Der Kampf tobte am heftigsten um diese Zeit, in welcher „Helgoland" drei weitere Treffer erhielt, die aber nur geringfügige Beschädigungen verursachten und die Kampffähigkeit des Schiffes nicht im geringsten beeinflußten.

Bis 4 Uhr 30 Min. hatten die beiden englischen Kreuzer Typ „Falmouth" bereits so viel von ihrer westlichen Stellung verloren, daß beim Durchbruch nach NW nahe Gefechtsentfernungen erst nach Einbruch der Dunkelheit zu erwarten waren. „Helgoland" wendete daher in Kurs 264° und um 5 Uhr in Kurs 275°. Der englische Kreuzer Typ „Bristol" war stark zurückgeblieben und schied jetzt endgültig aus dem Gefechte. Die zunehmende Dunkelheit begünstigte den Durchbruch, und, langsam in nördlichen Kurs übergehend, gelang es der Flottille, trotz Schnellfeuers der feindlichen Kreuzer und einer Annäherung bis auf 3500 m, sich schließlich

Digitized by Google

von diesen loszulösen, worauf sie bald außer Sicht kamen. In dieser lebhaftesten Gefechtsphase hatte „Helgoland" die Geschwindigkeit auf nahezu 30 kn erhöht. Nach gelungenem Durchbruch wurde mit der Geschwindigkeit allmählich auf 20 kn heruntergegangen, und gegen Mittag des nächsten Tages lief die Flottille in Sebenico ein.

War auch der materielle Erfolg auf seiten des Feindes und der Verlust der beiden Zerstörer für die österreichisch-ungarische Marine sehr schmerzlich, war doch bis zu diesem Zeitpunkte kein einziger Neubau auf Stapel gelegt worden, so war der moralische Erfolg um so höher zu werten. Es war das erstemal, daß ein österreichisch-ungarischer Verband sich mit feindlichen, freilich weit überlegenen Streitkräften messen konnte, und wenn auch die Verhältnisse derart ungünstig lagen, daß ein Kampf, dessen Endzweck die Vernichtung des Feindes ist, vermieden werden mußte, so war es doch möglich, die technische Leistungsfähigkeit gegenseitig zu werten, und darin war der österreichische Flottillenverband den feindlichen Kreuzern bei weitem überlegen. Wenn man noch die viel bessere Führung der „Helgoland"-Gruppe — Schiffskapitän Seitz — sowie dessen taktischen Weitblick in Betracht zieht, so kann man ruhig behaupten, daß die Überlegenheit auf österreichischer Seite lag. Dieses Bewußtsein hatte auch in der ganzen Marine Fuß gefaßt, und das sichere Vertrauen auf die Zukunft, die Siegeszuversicht für weitere Kämpfe Schiff gegen Schiff war der schönste Erfolg dieser Unternehmung. Der Feind aber, welcher sich seines Erfolges sicher geglaubt hatte, sah sich gezwungen, seine Bereitschaft in der südlichen Adria bedeutend zu verstärken, um ähnliche Mißerfolge künftig zu vermeiden. — Während diese Operationen von der Flottille durchgeführt wurden, kreuzten unsere U-Boote in der Südadria. Deutsche U-Boote, welche vom Golf von Cattaro aus im Mittelmeer Handelskrieg führten, hatten in den albanischen Küstengewässern und vor Valona Minen gelegt. Der italienische Hilfskreuzer „Re Umberto", der Zerstörer „Intrepido" und ein Fahrzeug Typ „Agordat" waren diesen zum Opfer gefallen.

Mit dem unaufhaltsamen Vordringen der verbündeten Armeen in Serbien war der Zeitpunkt für die Offensive gegen Montenegro immer näher gerückt. Ein Teil der für diesen Angriff bestimmten Truppen und Artillerie — darunter auch 30,5 cm-Mörser — waren über Fiume auf dem Seeweg nach dem Golf von Cattaro gebracht worden. Am 8. Januar 1916 begann der von Feldmarschalleutnant Trollmann geleitete Angriff gegen die Lovcenstellungen, an dem sich auch die im Golf von Cattaro stationierten Kriegsschiffe beteiligten. War das Eingreifen der Schiffe auch nicht ausschlaggebend für den Erfolg, so haben sie doch wesentlich das Vorgehen der Truppen erleichtert. Am 8., 9. und 10. Januar nahmen „Budapest"*), „Kaiser Karl VI.", „Kaiser Franz Joseph I." und „Panther" der Reihe nach die feindlichen Artillerie- und Infanteriestellungen an der Lovcen-Straße und am Lovcen-Hang sowie bei Solar, Babjak, Valista und Pastingrad unter Feuer, während „Aspern", „Warasdiner" und mehrere Torpedoboote die feindlichen Stellungen von See aus beschossen. Die am 9. kurz nach Mittag südlich d'Ostro in Sicht kommenden feindlichen Kreuzer und Zerstörer entfernten sich bald wieder, ohne am Kampfe teilzunehmen. — Der Erstürmung des Lovcen folgte das rasche Vordringen der k. u. k. Truppen in Montenegro und Albanien. Zahlreiche Fliegerangriffe, die gegen San Giovanni di Medua und Durazzo gerichtet waren, sollten den Feind beunruhigen und seine Einschiffung erschweren. Trotz schweren Wetters kreuzten die kleinen U-Boote in ständiger Ablösung vor den albanischen Häfen. Mit der Besetzung von Antivari

*) Kommandant der Seestreitkräfte Kontreadmiral Hansa.

Digitized by Google

Mitte Januar wurde dieser Hafen sofort als Etappenhafen eingerichtet, die Transporte wurden dorthin geleitet und U-Boote dortselbst stationiert.

Am Abend des 28. Januar 1916 war „Novara" aus dem Golf von Cattaro ausgelaufen, um gegen Durazzo vorzustoßen. Auf der Höhe von Kap Menders traf sie auf überlegene feindliche Streitkräfte (2 Kreuzer und 2 Zerstörer) und mußte nach kurzem Feuergefecht wieder umkehren. Noch in derselben Nacht wurde Durazzo von Seefliegern angegriffen und erfolgreich mit Bomben belegt. — Am 2. Februar waren „Sankt Georg"*) und „Helgoland" aus Pola ausgelaufen und nach Beschießung von Ortona und San Vito nach dem Golf von Cattaro gegangen. Drei Tage später gingen „Helgoland" und 6 Torpedoboote zur Streife auf der Linie Brindisi—Durazzo in See. Ungefähr 30 sm südlich Bocche wurden mehrere feindliche Fahrzeuge, darunter 1 Typ „Napoli" und 1 Kreuzer, gesichtet. Doch wich der Feind dem sofort angesetzten Torpedoangriff durch Abwenden und Wegfahren aus. Der Gegner hatte in der letzten Zeit seine Sicherungsstreitkräfte wesentlich verstärkt und hatte diesen auch Panzerkreuzer oder schnellaufende Linienschiffe zugeteilt. Es entsprach dies anscheinend den Erfahrungen vom 30. Dezember und hatte seine Ursache in dem erhöhten Verkehr zur See: dem seit Anfang Januar einsetzenden Abtransport der serbischen Armee aus den albanischen Häfen.

Um die rege feindliche Tätigkeit in der Südadria in dieser Zeit zu veranschaulichen, seien im folgenden die Flieger- und U-Bootsmeldungen für die Zeit vom 1. bis 9. Februar 1916 im Wortlaut angeführt:

»1. Februar 7 Uhr vorm. „L 58", „L 61", „L 60" scharfe Rekognoszierung Durazzo. Im Hafen 1 Typ „Puglia", 2 Zerstörer, davon einer Minen gelegt. Zerstörer sodann ganze Kraft längs Küste zur südlichen Warnboje. 7 große Dampfer, darunter einer mit rotem Kreuz, 6 kleine Dampfer, zahlreiche Segelboote. Reger Verkehr. Am Holzmolo beim Konak ein- oder ausschiffende zahlreiche Truppen. Nördlich und westlich Durazzo ausgedehnte Zeltlager. Große Trainmassen auf Straße gegen Valona. Kastell, Kreuzer und Zerstörer haben Flugzeuge erfolglos beschossen. 16 Bomben abgeworfen«.

»2. Februar 7 Uhr 15 Min. vorm. „L 81", „L 82", „L 83" scharfe Rekognoszierung Valona. Im Hafen 3 Typ „Garibaldi", 4 Typ „Agordat", 4 Zerstörer, 17 große Dampfer, darunter 2 Spitalschiffe, über 20 Flottanten. Seewärts Saseno im großen Bogen über 15 Fahrzeuge kreuzend, darunter Fischdampfer mit Schleppnetzen, 2 Zerstörer, 1 Spitaldampfer. Flugzeuge eine Stunde lang von Landbatterien und Schiffen beschossen. 20 Bomben abgeworfen. 3 feindliche Seeflugzeuge aufgestiegen. Barrikade zwischen Saseno und Arta. Einfahrt unter Festland. In näherer Umgebung Valonas 260 Zelte für etwa 2000 Mann. Im Hafen starke, am Lande wenig Bewegung. Am Hin- und Rückflug seewärts Durazzo 2 Typ „Marsala" und 1 Zerstörer, 1 Typ „Puglia" und 1 Zerstörer kreuzend gesehen. In Durazzo 7 große Dampfer«.

»3. bis 8. Februar Kreuzung U-Boot „16": Am 3. Februar vor Durazzo 1 Torpedoboot und 2 Zerstörer angegriffen, wegen Dunkelheit außer Sicht gekommen. In der Nacht beim Laden vor Durazzo durch Vedetten gestört. — 4. Februar 4 Uhr vorm. 1 Vedette angegangen, beim Lichterwerden 4 Dampfer bemerkt, selbe angegriffen, auf 200 bis 300 m lanziert, Torpedo nicht explodiert. 1 Zerstörer, der Dampferbedeckung bildete, warf auf U-Boot 2 Bomben; kein Schaden. Nach zwei Stunden aufgetaucht, einen „Indomito" angegriffen, durch ein PN-Boot zum Tauchen gezwungen, ein zweiter Zerstörer in Sicht gewesen. Im Laufe des Tages 2 Fischdampfer dreggend und 1 Spitaldampfer passierend gesehen. — 5. Februar früh westlich Kap Pali einen Kreuzer Typ „Falmouth" mit 10 kn Fahrt gegen Durazzo angegriffen, Kreuzer auf 2000 m abgewendet. Am Abend Kreuzer Typ „Falmouth" angegriffen, auf 2000 m gekommen, von einem 1000 m seitlich des Kreuzers fahrenden Zerstörer zum Tauchen gezwungen. Kreuzer außer Sicht verloren. — 6. Februar. Laden durch Torpedoboote zeitweise gestört. 10 Uhr vorm. Kreuzer-Typ „Falmouth" westlich Durazzo angegangen. Kreuzer steuerte wechselnde Kurse, auf 2000 m Distanz nach Norden abgedampft. Gegen Skumbi-Mündung gezogen. 3 Uhr nachm. einen Dampfer, begleitet von 1 Typ „Puglia", 1 Zerstörer und 1 Fischdampfer, angegriffen, nicht auf Lanzierdistanz gekommen. Nördlich Skumbi-Mündung geladen, durch Torpedo-

*) Flaggschiff des Kreuzerflottillenkommandos Vizeadmiral Fiedler.

Digitized by Google

boot gestört. — 7. Februar früh Auslug, westlich Laghi eine Silhouette gesehen, durch Periskop nicht erkennbar, weil dunkel. Auf 2500 m Dampfer erkannt und angegriffen, jedoch nicht auf Lanzierdistanz gekommen. An dieser Stelle gekreuzt und in ein Minenfeld geraten. Eine Mine abgestreift. Auf 30 m Tiefe gegangen, ein Minentau durch Luke gesehen. Im südlichen Kurs zwei Stunden unter Wasser gefahren, aufgetaucht. Mittags 2 Typ „Indomito", westlich Durazzo Kreuzer gesehen, ebenso Fischdampfer. Einer von diesen bemerkt U-Boot und auf 4000 m mit Schrapnell beschossen. 1 Uhr nachm. Zerstörer Typ „Fourche" gesehen, getaucht. Am Abend 1 U-Boot 10 sm westlich Durazzo gesehen. Bis Mitternacht gefahren, bis früh geladen. — 8. Februar. Bei Licht ausgelugt, nördlicher Horizont frei. Da nichts gesehen, Fahrt gegen Bocche angetreten. 9 Uhr feindliches U-Boot getaucht passiert. Um 2 Uhr Golf von Cattaro eingelaufen«.

8. Februar. 9 Uhr vorm. bis 1 Uhr nachm. Fliegerangriff auf Durazzo. 6 Flugzeuge. In Durazzo 1 Kreuzer Typ „Volta", 1 Typ „Agordat", 1 großer, 4 mittlere, 7 kleine Dampfer, 4 Segler, 12 bis 15 Flottanten. In See südlich Durazzo 6 Zerstörer, 2 Fischdampfer zerstreut. 30 Bomben abgeworfen«.

»9. Februar. „U 4" und „U 14" 7. d. M. 15 sm westlich Pali Typ „Birmingham", einen Zerstörer angegriffen. „U 4" vor Zerstörer getaucht, über ihm 3 Bomben abgeworfen, kein Schaden. „U 14" trachtet Kreuzer abzuschneiden, nicht gelungen. Beide U-Boote über Nacht Laghi. — 8. Februar. Morgendämmerung „U 14" vom Lande, „U 4" von See Angriff auf Transportdampfer. „U 14" lanziert, vorbei. Italienisches Torpedoboot wirft 2 Bomben, wodurch Achse der Hilfspumpe verbogen. Ein Dampfer Rammversuch gegen „U 4", schnell tauchen. Bei 16 m Tiefe in Schlamm, hierbei Propeller Schlamm gestreift. Beim Auftauchen zwischen zwei Dampfern gewesen, Feuer erhalten. Ein Dampfer Rammversuch, getaucht; Dampfer passiert darüber. Italienische Torpedoboote Bomben abgeworfen. „U 4" wegen schlechter Luft, da über 19 Stunden unter Wasser, aufgetaucht, von Zerstörer verfolgt, wieder getaucht. Gegen Abend 25 sm westlich Pali Typ „Birmingham" angegriffen, 2000 m Nähe gekommen. Eingerückt«.

Die Darstellungen über diesen Zeitabschnitt wären nicht vollständig, würden nicht auch die Leistungen der italienischen Marine entsprechend berücksichtigt werden. Steht uns auch nur das Werk „La Marina italiana nella guerra europëa, Publicazione dell'ufficio speciale del Ministero della Marina" zur Verfügung, welches, bereits während des Krieges erschienen, in erster Linie dem Zwecke dienen sollte, die eigenen Leistungen zu verherrlichen und den Haß gegen die „Barbaren" bis ins Ungemessene zu steigern, so scheinen die Zahlenangaben doch verläßlich und seien im folgenden kurz angeführt.

In der Zeit vom 12. Dezember 1915 bis zum 22. Februar 1916 wurden von albanischen Häfen abtransportiert: 11 651 serbische Flüchtlinge und Kranke nach Brindisi, Lipari, Marseille und Biserta; 130 841 Mann serbische Infanterie nach Korfu und 4100 nach Biserta. Es kamen hierbei zur Verwendung 6 italienische große transatlantische Dampfer, 2 französische Hilfskreuzer, 6 Spitalschiffe, 2 kleine italienische Spitalschiffe, 34 mittlere und kleine Dampfer. Insgesamt wurden 216 Fahrten gemacht von Medua, Durazzo und der Vojusa-Mündung nach Valona und einige direkt nach Korfu; 87 Fahrten von Valona nach Korfu und andere nach Brindisi, Lipari, Marseille und Biserta. — Die serbische Kavallerie (13 068 Mann und 10 153 Pferde) wurde im März 1916 von Valona nach Korfu gebracht mit 6 großen Dampfern (3 italienischen, 2 englischen 1 französischen), die 17 Fahrten machten. — Der Transport der österreichischen Gefangenen — 22 928 — (von Nisch waren 70 000 abmarschiert!) von Valona nach Alinara dauerte vom 16. Dezember 1915 bis 12. Februar 1916, es wurden mit 14 Dampfern 15 Fahrten gemacht.

Für die Verproviantierung und die Spitalbehandlung der Serben, welche an der albanischen Küste lagerten und auf ihre Einschiffung warteten, wurden vom 19. Januar 1916 bis zum Februar 24 Dampfer verwendet (17 italienische, 5 englische, 2 französische), die 73 Fahrten machten und in Medua, Durazzo, Valona und Korfu 22 000 t Material und Proviant ausschifften.

Während somit die italienische Marine durch den über See erfolgenden Abtransport der Trümmer der serbischen Armee sowie ihrer eigenen Truppenkörper voll in Anspruch genommen war, drangen die k. u. k. Truppen ungeachtet der äußerst schwierigen Nachschubverhältnisse immer weiter gegen Süden vor und näherten sich schon Durazzo. Der rasche Vormarsch der Truppen fand auf dem verhältnis-

Digitized by Google

mäßig schmalen Küstenstreifen zwischen dem unwirtlichen Gebirge und dem Meere statt und kreuzte eine große Anzahl von wilden Gebirgsflüssen, über deren stets wechselndes Bett keine Brücken führten. Der Nachschub war nicht einmal mit Fuhrwerk, sondern nur mit Tragtieren möglich und für die Versorgung einer so großen Truppenmenge ganz unzulänglich. Die Aufgabe der Marine bestand nun darin, den Nachschub zur See zu ermöglichen. Wenn man die ungeheure Übermacht der feindlichen Seestreitkräfte sowie die Nähe ihrer Stützpunkte Valona und Brindisi in Betracht zieht, so erscheint diese Aufgabe als überhaupt nicht durchführbar. Wenn auch seitens unserer Kriegsmarine das Möglichste geleistet wurde, so hätte dieses Beginnen doch nie zum Ziele führen können, wenn die Gegner mit etwas mehr Tatkraft die Störung der Seetransporte betrieben hätten. Ob es dem Feinde nicht gegenwärtig war, daß der Vormarsch der österreich-ungarischen Truppen nur vom Seetransport abhing, oder ob es in der zögernden Seekriegführung des Feindes lag, ist nicht aufgeklärt. Tatsache ist, daß vom Beginn des Jahres 1916 bis zum Zusammenbruch ständig die albanischen Häfen über See versorgt wurden und fast allnächtlich kleinere oder größere Geleitzüge von Handelsdampfern unter dem Schutze von Torpedobooten einerseits von Pola und Fiume nach dem Golf von Cattaro, anderseits von dort nach den albanischen Häfen gingen.

Der rasche Vormarsch unserer Truppen zwang die Italiener zur Räumung Durazzos, und am 25. Februar 1916 wurde diese Stadt im Sturme genommen. Schwerster Scirocco verhinderte die vor Durazzo kreuzenden U-Boote, die feindlichen Geleitzüge anzugreifen, und die am Abend des 24. Februar auslaufende Flottille mußte wegen zu schwerer See wieder einrücken. Leider hatte es das Flottenkommando verabsäumt*), größere Verbände — Linienschiffdivisionen — in der kritischen Zeit gegen Durazzo anzusetzen. Nicht nur hätten diese dem Feinde beträchtlichen Schaden zugefügt, sondern es war auch eine Gegenwirkung durch feindliche U-Boote oder Torpedobootsverbände wegen der ausnehmend schweren See nicht zu befürchten. Hier kommt besonders noch der Umstand in Betracht, daß der Flotte endlich einmal wieder Gelegenheit geboten worden wäre, in See zu gehen und ihre Schlagfertigkeit zu beweisen. Das lange und untätige Liegen an der Boje machte sich bereits durch eine gewisse Erschlaffung in den Bemannungen der Flotte bemerkbar. Eine erfolgreiche Unternehmung hätte die beste Gelegenheit geboten, diesen Erscheinungen entgegenzuwirken. Leider aber wurde dieser moralische Kernpunkt vom Flottenkommandanten nicht genügend berücksichtigt.

Mit dem Erreichen der Vojusa-Linie fanden die Operationen in Albanien ihren natürlichen Abschluß. Ein Vordringen weiter südlich war eben wegen der vorher besprochenen ungünstigen Verkehrsverhältnisse ganz ausgeschlossen, so sehr auch die Besetzung Valonas anzustreben gewesen wäre. — Gleichzeitig mit dem

*) Wenn an dieser Stelle Kritik an dem damaligen Flottenkommandanten Großadmiral Haus geübt wird, so geschieht es lediglich aus dem Grunde, weil dies die Ansicht des überwiegenden Teiles des Offizierkorps war und die folgenden Ereignisse diesem Recht gegeben haben. Admiral Haus war sicherlich einer der genialsten, wenn nicht der genialste Admiral der an dem großen Kriege beteiligten Marinen. Eine bekannte Persönlichkeit, welche ihm sehr nahe stand, bezeichnete ihn als den begabtesten und vielseitigsten Menschen, der ihm je begegnet. Doch in der Übermenschlichkeit seines eigenen Könnens und Wissens verkannte er die natürlichen Notwendigkeiten für den Durchschnittsmenschen, für die Erziehung seiner Offiziere und Mannschaften. In Friedenszeiten hatte der Admiral einmal den Ausspruch getan, daß er von seinen Offizieren nichts anderes verlange als einen festen Charakter und starke Nerven. Wie sollten aber die Nerven gestählt, der Charakter gefestigt werden, wenn die Schiffe untätig an ihren Bojen hingen?

Digitized by Google

Vormarsch der Truppen richtete die Marine Signal- und Funkstationen an der albanischen Küste ein. Antivari, Medua und zuletzt Durazzo wurden mit Marinebatterien und Minensperren versehen, Hafenkapitanate wurden eingerichtet, Anlegeplätze und Ausschiffungsanlagen geschaffen. Die Geleitzüge, gewöhnlich aus zwei bis vier Dampfern bestehend, wurden unter Bedeckung von den nördlichen Küstenstationen durch die dalmatinischen Küstenkanäle bis Curzola gebracht, dort von den Torpedobooten des Golfes von Cattaro in Empfang genommen und nach diesem weitergeleitet. Von hier geschah dann die Weiterführung nach den albanischen Häfen. Alle diese Transporte fuhren dicht unter der steilen Felsküste, immer nur nachts, mit abgeblendeten Lichtern. Es gab anfangs mancherlei Schwierigkeiten zu überwinden, bis die Handelsschiffkapitäne sich an das Fahren in geschlossenem Verband ohne Lichter gewöhnt hatten, was bei der großen Verschiedenheit der Typen sowie deren Geschwindigkeit und dem oft recht schlechten Wetter eine schwere Aufgabe war. Feindliche Torpedostreitkräfte störten die Transporte verhältnismäßig selten und zogen sich fast jedesmal nach kurzem Gefecht mit den Begleitfahrzeugen zurück. Eine größere Gefahr bedeuteten für die Transporte die Minen, die der Feind sehr häufig auf den Schiffahrtswegen legte, was ein ständiges Absuchen der Kurse durch Minensucher und Flieger notwendig machte.

Entsprechend dem nun einsetzenden erhöhten Geleitverkehr und dem für die Verproviantierung der dalmatinischen Inseln äußerst wichtigen Küstenverkehr wurde das Nachrichtennetz der Kriegsmarine auch in Dalmatien ausgebaut, in den Etappenhäfen Fiume, Zaravecchia, Spalato, Curzola und Ragusa wurden Marinestationskommandos errichtet, an den wichtigsten Stellen des Schiffahrtsweges (Kap Planka und Curzola) Torpedoboot- sowie Flugstationen geschaffen und überall, wo der Seeweg feindlichen U-Booten besonders leicht zugänglich war, Minenlinien ausgebracht, Auslugstationen und Flankierbatterien errichtet. Für die süddalmatinischen und albanischen Gewässer wurde ein eigener Lotsendienst eingerichtet, in welchem Reserveoffiziere Verwendung fanden. — Die feindlichen U-Boote, denen durch diese organisatorischen Maßnahmen der Angriff gegen Geleitzüge erschwert wurde, hielten sich nun an Spitalschiffen und harmlosen Küstendampfern schadlos. Am 12. Februar 1916 wurde der Küstendampfer „Daniel Ernö" und am 28. Februar „Zagreb" bei Kap Planka von feindlichen U-Booten erfolglos mit Torpedos beschossen. Am 18. Mai wurde der Spitaldampfer „Elektra" von einem französischen U-Boot an derselben Stelle torpediert und mußte auf Strand gesetzt werden. Am 10. Mai wurde der Dampfer „Dubrovnik" vom französischen U-Boot „Archimède" im Narenta-Kanal versenkt. Am 1. Juni schoß ein feindliches U-Boot einen Torpedo gegen den Dampfer „Biokovo", ohne zu treffen, und am 4. Juni wurde der Dampfer „Albania" bei Dolfin durch Torpedoschuß versenkt. Alle diese gegen jedes Völkerrecht verübten „Kampfhandlungen" unserer Feinde hatten stets einen papiernen Protest des Auswärtigen Amtes zur Folge, doch kümmerten sich die Neutralen herzlich wenig darum, ganz im Gegensatz zu dem bei Versenkung der „Lusitania", „Sussex" und „Ancona" gezeigten regen Interesse der neutralen amerikanischen Regierung. Die Möglichkeit, gegen diese alle „Regeln der Zivilisation" verhöhnenden Handlungen Wiedervergeltung zu üben, war uns nicht gegeben.

Mit der Beendigung der albanischen Operationen und dem Übergang derselben in ein ruhigeres Fahrwasser konnten auch die U-Boote wieder neuen Aufgaben zugeführt werden. Am 18. März hatte „U 6" den französischen Zerstörer „Renaudin" vor Durazzo versenkt, und am 8. Juni wurde der italienische Hilfskreuzer „Principe Umberto" von „U 5" torpediert. Die Vernichtung des französischen

Digitized by Google

Zerstörers „Fourche" und des italienischen Hilfskreuzers „Citta di Messina" durch „U 15" am 23. Juni schließen den Ring dieser U-Bootserfolge*).

Durch die erfolgreiche Offensive hatte auch unser südlichster Kriegshafen Bocche di Cattaro sein Hinterland bekommen und war von der Nähe des Feindes am Lovcen, welche wie ein drückender Alp auf ihm lag, befreit worden. Demzufolge hatte er für die Seekriegsführung im Mittelmeer erhöhte Bedeutung erlangt, welches, von altersher die Hochstraße des Weltverkehrs, dies auch während des Weltkrieges für die Verbandsmächte geblieben war. Saloniki, die Dardanellen, Palästina und Ägypten waren nur auf diesem Wege erreichbar; aber nicht nur die Truppentransporte nach diesen Kriegsschauplätzen, sondern auch der Verkehr zwischen Nordafrika und Frankreich sowie die Versorgung Italiens mit Lebensmitteln und Rohstoffen aller Art mußte hier vor sich gehen. Nur für U-Boote erreichbar, boten sie diesen erfolgversprechende Angriffsziele. Entsprechend den in Deutschland fortschreitenden Neubauten wurde die deutsche U-Bootsflottille im Mittelmeer ständig verstärkt, und von dieser Zeit an war es die wichtigste Aufgabe für die im Golf von Cattaro stationierten österreichischen Seestreitkräfte, den deutschen U-Booten das Passieren der Otranto-Straße zu erleichtern, den feindlichen Sicherungsdienst in derselben anzugreifen. Zahlreiche Vorstöße leichter Streitkräfte bis auf die Höhe von Santa Maria di Leuca wurden in den folgenden Monaten durchgeführt, denen allen diese Aufgabe zugrunde lag. In der Nacht vom 31. Mai auf den 1. Juni 1916 hatten die beiden Zerstörer „Orjen" und „Balaton", die Torpedoboote „81", „79" und „77" auf der Höhe von Saseno einen Fischdampfer versenkt. Am 9. Juli war „Novara" um 9 Uhr nachm. aus dem Golf von Cattaro ausgelaufen, versenkte am folgenden Tage 4 feindliche Fischdampfer und wurde von „Quarto" und mehreren Zerstörern vergebens verfolgt. Am selben Tage torpedierte „U 17" in der Otranto-Straße den italienischen Zerstörer „Impetuoso". — Am Morgen des 2. August hatten die beiden Zerstörer „Wildfang" und „Warasdiner" Barletta beschossen. Auf der Rückfahrt wurden sie von „Nino Bixio", 5 „Indomitos" und 2 „Bissons" gejagt. Doch das Insichtkommen des Kreuzers „Aspern" genügte, den Feind zur Umkehr zu zwingen, der, von unseren viel schwächeren Fahrzeugen verfolgt, bald außer Sicht kam**).

Ungeachtet der sich bei diesen Zusammenstößen zeigenden vielfachen materiellen Überlegenheit und der steten Bereitschaft der feindlichen Streitkräfte, ungeachtet dessen, daß sie fast gleichzeitig mit dem Erscheinen unserer Fahrzeuge in der Otranto-Straße aus ihren Liegehäfen ausliefen, wurden auch späterhin zahlreiche Vorstöße durchgeführt. Leider standen aber dem Kreuzerflottillenkommando viel zu wenig leistungsfähige Flottillenboote zur Verfügung, und so mußte auf die veralteten Zerstörer der „Hußar"-Klasse zurückgegriffen werden. Auch die 250 t-Torpedoboote eigneten sich wenig zu diesen Vorstößen, denn ihr Fahrbereich erlaubte nur einen direkten Vorstoß bis auf die Höhe von Valona und keinen weiteren Aufenthalt. Nichtsdestoweniger waren auch diesen schwachen Verbänden schöne Erfolge beschieden. Der bedeutendste dieser Vorstöße ist wohl derjenige der vier Zerstörer „Scharfschütze", „Reka", „Streiter" und „Dinara" in die Otranto-Straße in der Nacht vom 21. auf den 22. Dezember 1916***). Kurz vor Mittag

*) Kommandant „U 6" Linienschiffsleutnant v. Falkheusen, Kommandant „U 5" Linienschiffsleutnant Schlosser, Kommandant „U 15" Linienschiffsleutnant Hudeček.

**) Kommandant „Aspern" Fregattenkapitän Konek Edler v. Norwell, „Wildfang" Fregattenkapitän Prinz Lichtenstein, „Warasdiner" Korvettenkapitän Potočnik.

***) Kommandant „Scharfschütze" Fregattenkapitän Nowotny (Pole), „Reka" Korvettenkapitän Koch (Slovene), „Streiter" Korvettenkapitän Pokorny (Tscheche), „Dinara" Korvettenkapitän Sandor (Rumäne).

Digitized by Google

des 21. Dezember waren die vier Fahrzeuge aus dem Golf von Cattaro ausgelaufen. Etwas nach 9 Uhr nachm. kamen zwei feindliche Fischdampfer in Sicht und wurden durch Artilleriefeuer versenkt. Durch dasselbe sowie durch die Lichtsignale der Dampfer alarmiert, erschienen feindliche Zerstörer auf dem Kampfplatz. Bereits bei den ersten auf die Fischdampfer abgefeuerten Lagen waren in nördlicher Richtung mehrere Lichtsignale bemerkt worden, welche immer zahlreicher und häufiger aufblitzten. Mit erhöhter Geschwindigkeit gegen dieselben fahrend, wurden bald darauf backbord die Silhouetten mehrerer untereinander signalisierender Zerstörer ausgemacht. Um 9 Uhr 40 Min. eröffnete das Führerschiff „Scharfschütze" auf 2 Zerstörer das Feuer auf etwa 2000 m Entfernung. Das vordere Fahrzeug wurde durch eine Lage voll getroffen. Es blieb plötzlich liegen und brannte, in eine schwarze Rauchwolke eingehüllt. Der ihm nachfahrende Zerstörer stoppte und leistete anscheinend Hilfe. Das Gefecht wurde gleich mit 2 weiteren Zerstörern, die aus den Rauchsäulen der liegengebliebenen Fahrzeuge auftauchten und „Scharfschütze" den Weg abschneiden wollten, bei sehr rascher gegenseitiger Annäherung bis auf 800 m mit Erbitterung fortgesetzt, ohne daß dem Feinde die Absicht gelungen wäre, „Scharfschütze", dem „Reka" im Kielwasser folgte, aus seinem nördlichen Kurs abzudrängen. Durch mehrere Lagen mit sichtbar guter Wirkung wurden im Gegenteil die Gegner zum Abschwenken gezwungen. Mittlerweile hatten „Velebit" und „Dinara" ein kurzes Feuergefecht mit 2 weiteren feindlichen Fahrzeugen. Während desselben durchbrach ein Zerstörer mit angestelltem Scheinwerfer die Linie. Ein weiteres Fahrzeug, dem eben durchbrechenden im Kielwasser folgend, wurde von „Dinara" beschossen und anlanziert, doch passierte der Torpedo knapp achtern. „Dinara" wendete nach, beschoß ihn sehr heftig und erzielte mehrere Treffer. Der zweite geschossene Torpedo traf den feindlichen Zerstörer.

Um 10 Uhr nachm. steuerte „Scharfschütze", dem „Reka" und „Velebit" im Kielwasser folgten, mit 22 kn Geschwindigkeit Kurs Nord, zur Zeit vom Feinde unbelästigt. Bald darauf näherte sich verblüffend rasch, von backbord achtern kommend, ein feindlicher Zerstörer Typ „Animoso". Dieser richtete seinen Scheinwerfer auf „Velebit" und kam ihm derart nahe, daß jeden Augenblick ein Rammstoß erwartet wurde. Der vom Feinde geschossene Torpedo passierte knapp achtern. „Velebit" eröffnete sofort das Feuer, steigerte die Feuerintensität auf das höchste, besonders auf den jede Sicht benehmenden Scheinwerfer. Der Zerstörer, welcher merkwürdigerweise keinen Schuß abgab, drehte ab und passierte auf weniger als 100 m. Es wurden auf ihm mehrere Granateinschläge einwandfrei festgestellt. — Gegen 10 Uhr 30 Min. befand sich die Fahrzeuggruppe auf der Höhe von Valona, und bald darauf meldete „Velebit" das Sichten „scheinbar jagender feindlicher Fahrzeuge". Gleichzeitig schloß ein Fahrzeug, das man anfangs für „Dinara" hielt, zwischen „Reka" und „Velebit" an die Linie an. Wenige Minuten später eröffnete dieses das Feuer, welches sofort von sämtlichen Fahrzeugen erwidert wurde. Der Zerstörer drehte rasch ab und lanzierte, ohne zu treffen. Von den Scheinwerfern voll beleuchtet, wurde er als Typ „Mirabello" erkannt. Eine Anzahl von Geschoßaufschlägen und explodierenden Granaten am Zerstörer wurden im Scheinwerferlicht ausgemacht. Gegen 11 Uhr kam der Feind außer Sicht und wurde das Feuer wieder eingestellt. — Auf der Höhe der Spitze Saimana wurden in großer Entfernung 1 Kreuzer und 6 Zerstörer gesichtet. Nach Mitternacht wurden backbord voraus deutlich Lichtsignale bemerkt und daraus entnommen, daß der jagende Feind die Fahrzeuggruppe stark überholt hatte. Längs der albanischen Küste gegen Nord fahrend, gelang es der Gruppe, vom Feinde unbehelligt Antivari zu erreichen und sich auf der Höhe von Platamone mit „Dinara" zu vereinigen.

Digitized by Google

Wie sich später herausstellte, wurde durch das Erscheinen unserer Zerstörer dem deutschen U-Boot „38"*), welches in die Netze geraten war, das Freimachen aus denselben ermöglicht. Nichts kennzeichnet so sehr den großen Erfolg der schwachen Flottillenabteilung als die darüber eingetroffenen „Konfidentennachrichten". Diese lauteten:

»Artillerieleistung österreichischer Schiffe hat erschreckt. Österreichische Geschütze auch nach Meinung von Fachleuten überlegen. Eine Granate durchschlug Deckpanzer eines Zerstörers und zerstörte Maschine. Französischer Zerstörer „Mecanicien Principal Lestin" und zweiter gleichen Typs sowie italienischer „Augusto Riboty" sind beschädigt nach Taranto geschleppt worden. Ersterem fehlen zwei Kamine und der Oberbau«.

Die Beschädigungen der österreichischen Schiffe waren hingegen nur ganz unbedeutend, die Verluste äußerst gering. Die folgende Zusammenstellung zeigt die gewaltige Stärkeüberlegenheit der an dem Gefecht beteiligten feindlichen Fahrzeuge.

Österr.-Ung. .	4 Typ „Hußar"	400 t	6 · 7 cm	2 T.R.	28 kn
Italien.	Typ „Mirabello"	1540 t	1 · 15 cm, 7 · 10 cm	4 T.R.	35 kn
Italien.	Typ „Indomito"	700 t	1 · 12 cm, 4 · 7 cm	2 T.R.	30 bis 35 kn
Frankreich . . .	Typ „Bisson"	800 t	5 · 10 cm	3 T.R.	32 kn

Diese zahlreichen Vorstöße in die Otranto-Straße hatten zur Folge, daß der Feind seine Fischdampferlinien weiter gegen Süden verlegte und dadurch die Gefahrzone für die ins Mittelmeer auslaufenden deutschen und österreichischen Unterseeboote auf ein Mindestmaß verringert wurde. Trotz mehrfacher feindlicher Übermacht und ungeachtet der so ungünstigen strategischen Lage war es unseren in der Bocche di Cattaro stationierten Streitkräften gelungen, ihre fast undurchführbar scheinenden Aufgaben restlos zu lösen. Hierbei muß besonders berücksichtigt werden, daß keine Neubauten eingestellt wurden, während die Feinde von Monat zu Monat Verstärkungen erhielten. So war denn schon zu dieser Zeit der größte Teil der Marine in den Dienst der U-Bootswaffe getreten. Neben vielen kleineren Unternehmungen sollte dies ihre Hauptaufgabe bis zur Beendigung des Weltkrieges bleiben.

Gesamtverluste bei den Kämpfen in der Adria von Mitte Oktober 1915 bis Anfang Februar 1917.

Österreich-Ungarn:

Zerstörer „Lika", „Triglav" . . .	850 t;	2 · 10 cm, 6 · 7 cm;	32 kn;	Dezember 1915 Durazzo
U-Boot „U 6"	Mai 1916 Südadria, U-Bootsnetz			
U-Boot „U 16"	Oktober 1916 Südadria, von Dampfer überfahren			

Deutschland:

U-Boot „U 24"	Mai 1916 im Hafen von Tarent durch eigene Mine

Italien:

Linienschiff „Leonardo da Vinci"	22 390 t;	13 · 30,5 cm, 18 · 12 cm;		Tarent durch österr. Konfidenten
Linienschiff „Regina Margherita"	13 400 t;	4 · 30,5 cm,	4 · 20,3 cm, 12 · 15,2 cm;	Dezember 1916 Mine, Südadria
Torpedofahrzeug Typ „Agordat"	1300 t;	12 · 7,6 cm;		Dezember 1915 vor Valona, deutsche Mine
Torpedobootszerstörer „Intrepido" . .	680 t;	1 · 12 cm,		Dezember 1915 Mine
Torpedobootszerstörer „Impetuoso" . .		4 · 7,6 cm;	30 bis 32 kn	Juli 1916 „U 17"
Torpedobootszerstörer „Audace"				August 1916 ?
Torpedobootszerstörer „Rembo"	370 t;	5 · 5,7 cm;	30 kn;	Oktober 1916 „U 16"

*) Österreichische Nummer.

Digitized by Google

U-Boote „Bellila" . . . . . 300 t; Juni 1916 Kanal Lissa, Torpedoboote
„Giaginto Pullino" . . . 300 t; Juli 1916 aufgefahren bei Lussin
Hilfskreuzer „Re Umberto", „Principe Umberto" und „Citta di Messina": Mine, U-Boot, Südadria

Frankreich:

Torpedobootszerstörer „Renaudin" . . } 800 t; 2 · 10,4 cm, 4 · 6,5 cm; 32 kn { März 1915 „U 6" Juni 1915 „U 15"
„Fourche" . . . }
U-Boote „Fresnel" . . . . . } 500 bis 600 t { Dezember 1915 „Warasdiner"
„Monge" . . . . . } Dezember 1915 „Helgoland"
„Foucault". . . . . } August 1916 Flieger

Indienststellungen.

Linienschiff „Szent Istvan"	20 000 t; 12 · 30,5 cm, 12 · 15 cm	März 1916 bis Dezember 1916 in Dienst gestellt
Torpedoboote „89 F", „90 F", „91 F", „92 F", „93 F", „94 F", „95 F", „96 F", „97 F" „98 M", „99 M", „100 M"	250 t; 2 · 7,8 cm; 2 Doppelrohre; 28 kn	
U-Boote „U 27", „U 29", „U 30", „U 14" (ex „Curie")		

(Schluß folgt.)

Rundschau in allen Marinen.

(Abgeschlossen Ende Mai 1922.)

Zur Lage.

Marinepolitische Dinge beschäftigen die Welt heute in überraschend geringem Maße. Alle Seemächte sind in Übereinstimmung mit den Beschlüssen von Washington und den Forderungen ihrer Wirtschaft im Abbau der Seerüstungen begriffen, die, noch auf den Verhältnissen der ungelösten Vorkriegsspannungen errichtet und durch den Krieg selber ins Grenzenlose gedehnt, zur Periode des Friedens, der finanziellen Erschöpfung und des angeblichen allgemeinen Einverständnisses nicht mehr passen wollen. Auch von den ostasiatischen Fragen, die um die Jahreswende die Weltpolitik völlig beherrschten und für deren Lösung große Seerüstungen in Frage kommen mußten, hat das Interesse sich den als dringender erkannten europäisch-asiatischen Problemen zugewendet, unter denen die Einbeziehung Rußlands in den allgemeinen Wirtschaftsbereich, die künftigen Beziehungen Deutschlands zu seinen Nachbarländern und die Erleichterung des auf Europa ruhenden Druckes in vorderster Linie stehen. Die für diesen Zweck nach bewährtem Muster einberufene und jetzt geschlossene Konferenz von Genua konnte keine starken Erfolge bringen, da — im Gegensatz zu Washington — die einberufende Macht England nicht über jene autoritative Stellung gebot, welche den Vereinigten Staaten zur Verfügung stand und welche nach der Artung des Menschengeschlechtes für Versammlungen kleinster bis größter Art erforderlich ist, um etwas Positives zu erreichen. England, selber in keiner gesicherten oder ausschlaggebenden Weltstellung, sah sich vertreten durch einen Premierminister, der daheim mit reaktionärer Opposition gegen seine europäischen Pläne und mit viel Mißtrauen gegen seine gewendete Politik belastet war. Lloyd George, der die Khakiwahlen von 1918 mit der Parole „Hang the Kaiser!" und „The Huns must pay!" gewann, konnte nicht Autorität genug aufbringen, um die französische Tabu-Erklärung für alle Reparations- und Friedensschlußangelegenheiten zu durchkreuzen. Er hatte sich daher auf die russische Frage zu konzentrieren und auch hierin gegenüber den gewandt die Schwächen seiner Stellung ausnützenden Sowjetvertretern nicht das leichteste Spiel. So konnte es kommen, daß das englische Memorandum zum Wiederaufbau

Digitized by Google

Rußlands von der russischen Abordnung glatt abgelehnt wurde, daß es einem französischen Gegenentwurf nicht besser ging und daß der aus beiden zusammengebaute Kompromiß schließlich von Belgien und Frankreich nicht unterzeichnet wurde. Aus den englisch-französischen Auseinandersetzungen bleibt im Gedächtnis, daß Lloyd George den französischen Entwurf als „literarisch", Barthou den englischen als „religiös", Tschitscherin beide als „naiv" kritisierte.

In diesem Streit trat der Zwischenfall des deutsch-russischen Vertrags von Rapallo nach anfänglicher großer Erregung bald zurück, besonders als der juristische Sonderausschuß keine Verletzung des Vertrages von Versailles in ihm entdecken konnte. Allerdings wußte die Reparationskommission eine Reihe von Vorbehalten zu formulieren, mit welchen bei Fortführung der Rapallo-Pläne zu rechnen sein wird. Der Vertrag, dessen volle Erörterung hier zu weit führen würde, erwies sich als ein verführerisches Beispiel, indem bald darauf eine allgemeine Neigung zu Sonderverträgen hervortrat. Dem italienisch-türkischen Abkommen über Kleinasien, das sich den Richtlinien des früher geschlossenen französischen anpaßte und in London die gleiche heftige Kritik erfuhr, folgte ein englisch-russischer privater Vertragsentwurf über die Ölfelder des Kaukasus, gegen den namentlich die (nicht an der Konferenz beteiligten) Vereinigten Staaten heftig protestierten. So war die Geschlossenheit der Konferenz längst gebrochen, bevor ihr Ende herbeigekommen war, und es bleibt festzustellen, daß als erster Sieger aus ihr Rußland hervorgegangen ist, dem es gelang, trotz aller Widerstände einen festen Platz im europäischen Bereich zurückzuerobern. Demnächst folgt Frankreich, das sich mit seiner Opposition gegen die Aufwerfung aller übrigen Fragen, wie Abrüstung, Reparation und Friedensverträge, durchzusetzen wußte und mit Stolz das Scheitern der Konferenz auf seine Rechnung nimmt. Ob diese Befriedigung innerer oder länger währender Art sein kann, angesichts der verschärften Isolierung der französischen Stellung zu den europäischen Lebensfragen, darf bezweifelt werden, namentlich ist die Kleine Entente recht kritisch geworden und zeigt nicht übel Neigung, grundsätzlich dem Beispiel des deutsch-russischen Vertrages zu folgen. Eine starke Stütze in seinem Widerstand gegen die Duldung der bolschewistischen Eigentumslehre erfährt Frankreich von Belgien, Japan und namentlich den Vereinigten Staaten, in denen die Abneigung gegen Beziehungen zum Sowjettum sehr stark ist und die hoffen, daß eine grundsätzliche Änderung seiner Begriffe und Einrichtungen durch Versagen wirtschaftlicher Beziehungen zu erreichen sein wird. — In dieser wenig geklärten Verfassung vertagt sich die Konferenz zu einer Art Fortsetzung in Gestalt eines Sachverständigenausschusses im Haag, welcher aber schon heute durch so viele Vorbehalte belastet erscheint, daß auch hier keine weitreichenden Ergebnisse in Aussicht stehen; namentlich Amerika hält sich völlig zurück und erwartet seine Stunde. So scheint die etwas melancholische Vorhersage Lloyd Georges sich zu erfüllen, daß man von Konferenz zu Konferenz fortschreiten und sich mit ganz kleinen Schritten vorwärts begnügen müsse, ja, daß die Tatsache der Vereinigung aller Kriegsteilnehmer um den runden Tisch allein schon als Fortschritt befriedigen müsse. Inzwischen lastet der Wahnsinn der Friedensschlüsse auf Europa, und die aus ihren Wirtschaftsbahnen gerissenen, durch Lasten und Auspressung erdrückten Völker Deutschlands und Österreichs und die Arbeitslosen Englands und Amerikas sollen warten, bis diese sogenannten Fortschritte ein solches Maß erlangt haben, daß sie mit bloßem Auge wahrnehmbar werden. — Es ist nicht unwahrscheinlich, daß die Unfähigkeit der europäischen Mächte, ihre Angelegenheiten unter sich zu ordnen, zu einer amerikanischen Konferenz führen wird, wo dann die Vereinigten Staaten, ähnlich wie in Washington, kraft ihrer finanziellen Stellung und vom allgemeinen Wunsch getragen, neue Entscheidungen versuchen werden. G.

Digitized by Google

Deutschland.

In der Nacht vom 23. zum 24. Mai hat der erste größere Unglücksfall seit ihrem Bestehen die neue Reichsmarine betroffen. Bei einem Nachtmanöver wurde das Torpedoboot „S 18", Flottillenboot der 1. Flottille, von dem Linienschiff „Hannover" gerammt. Der Bug des Torpedobootes wurde völlig abgeschnitten, wobei 10 Mann der Besatzung ums Leben kamen. Das schwer havarierte Boot konnte nach Saßnitz eingebracht werden. Der Reichspräsident hat folgendes Telegramm an den Chef der Marineleitung gerichtet: „Die Nachricht von dem schweren Unglücksfall, der durch den Zusammenstoß des Linienschiffes „Hannover" und des Torpedobootes „S 18" die Marine betroffen hat und dem 10 wackere Seeleute zum Opfer gefallen sind, hat mich schmerzlich bewegt. Ich spreche der Marine meine aufrichtige Teilnahme aus und bitte Sie, den Hinterbliebenen den Ausdruck meines herzlichen Beileids zu übermitteln. Reichspräsident Ebert."

Anläßlich des Stapellaufs des Dampfers „Carl Legien", der auf der Wilhelmshavener Marinewerft gebaut ist, weilte der Reichspräsident zum ersten Male in Wilhelmshaven. Er begab sich auf das Linienschiff „Braunschweig", mit dem er zur Besichtigung eine Fahrt in die Jademündung unternahm.

Die Hamburg-Amerika-Linie beging am 27. Mai die Jubelfeier ihrer Gründung vor 75 Jahren. v. B.

Frankreich.

Seit dem vergangenen Jahre entwickelt die französische Presse eine auffallend eifrige Werbetätigkeit für die Marine. Es werden nicht nur die Leistungen der Flotte im Kriege den Lesern vor Augen geführt, sondern insbesondere wird versucht, ihnen die Notwendigkeit einer Marine für Frankreich und ihren heute unzureichenden Stand klarzumachen. Der Gegensatz zwischen der englischen und französischen Auffassung, der bei den Marineverhandlungen in Washington zutage trat, hat erneuten Anlaß gegeben, sich mit Marinefragen zu beschäftigen. Die Pressetätigkeit wird unterstützt durch Maßnahmen der Regierung, die dem Volk den Flottengedanken vertraut machen sollen. Hierzu gehören die gegen früher bedeutend erhöhte Tätigkeit der Flotte, die zahlreichen Besuche von Kriegsschiffen in den verschiedenen Hafenstädten des Mutterlandes und der Kolonien, die Flottenparaden, von denen eine im Juli v. Js. in Le Hâvre und eine am 19. April d. Js. in Algier vor dem Präsidenten der Republik stattfand. An dieser letzten Parade nahmen außer dem französischen Mittelmeergeschwader (4 Linienschiffe, Panzerkreuzer „Edgar Quinet", 3 ehemals deutsche Kreuzer, „Amiral Sénès" und 14 Zerstörer) englische, amerikanische, italienische, spanische und portugiesische Seestreitkräfte teil, darunter die Linienschiffe „Benbow", „Utah" und „Caio Duilio". Der Präsident der Republik hatte sich für die Reise nach Nordafrika an Bord des „Edgar Quinet" eingeschifft, der von den Zerstörern unter Führung des „Amiral Sénès" begleitet wurde. Infolge des schlechten Wetters bei der Überfahrt kam allerdings der Kreuzer allein ohne seine Begleitung an der marokkanischen Küste an. Während der gleichen Zeit machten die beiden U-Boote „Pierre Marrast" und „Jean Autric" (früher „U 162" und „U 105") eine Reise von Brest nach Marokko, die in der französischen Presse als außerordentliche Leistung sehr gefeiert wurde. Der Grundgedanke, der in den zahlreichen Presseäußerungen immer wiederkehrt, ist der, daß Frankreich eine ausreichende Flotte haben muß, um seine langgestreckten Küsten zu schützen und um unter allen Umständen die Verbindung mit den nordafrikanischen Kolonien zur Versorgung der Armee mit Truppen sicherzustellen. In den Fachkreisen

Digitized by Google

scheint die Ansicht vorzuherrschen, daß diese Aufgaben sich nach den Lehren der jeune école mit dem sogenannten leichten Material durchführen lassen. Die Vertreter dieser Ansicht sind durch die Entwicklung der Flug- und Unterseebootwaffe während und nach dem Kriege naturgemäß gestärkt worden. Dementsprechend war auch die Haltung der französischen Marinevertreter auf der Washingtoner Konferenz eingestellt. Die Hartnäckigkeit, mit der die Franzosen in Washington ihre U-Bootsforderung vertraten, obwohl sie sich dadurch nicht nur in England, sondern auch in den Vereinigten Staaten viele Sympathien verscherzten, ist aber wohl weniger darauf zurückzuführen, daß die leitenden Stellen sich rückhaltlos der Ansicht der jeune école angeschlossen hätten, als vielmehr darauf, daß Frankreich finanziell gar nicht imstande ist, sich eine genügend starke Hochseeflotte zur Sicherung seiner Mittelmeerstellung zu halten, und daß es deshalb wenigstens für den Bau von U-Booten und weniger kostspieligen Schiffstypen möglichst volle Freiheit behalten will. Daß nicht alle französischen Fachleute sich die Lehren der jeune école zu eigen machen, beweist jener viel umstrittene Aufsatz des als Admiralstabsoffizier und Marineschriftsteller angesehenen F. Kapt. Castex: „Synthèse sur la guerre sousmarine", in dem er die auch nach unserer Auffassung richtige Ansicht vertritt, daß, wie alle Waffen, so auch das U-Boot nicht allein aus sich selbst heraus, sondern nur im Rahmen und im Zusammenwirken mit den anderen Waffen des Seekrieges auf die Dauer erfolgreich sein kann. Hier liegen ähnliche Verhältnisse vor wie auf dem Gebiete der Flugwaffe, wie im letzten Hefte bei der Besprechung der Scottschen Angriffe auf die englische Admiralität ausgeführt worden ist. Auch die Haltung der englischen Admiralität scheint darauf hinzuweisen, daß sie keineswegs beabsichtigt, infolge der Entwicklung der neuen Waffen die geschichtlichen Erfahrungen und Lehren des Seekrieges als abgetan über Bord zu werfen.

Fast noch mehr als die marinepolitischen Fragen beschäftigen die Presse die Personalverhältnisse. Von dem französischen Marinepersonal tut zur Zeit knapp 60 v. H. Dienst an Bord oder in Frontstellen an Land, von den Offizieren sitzen mehr als die Hälfte an Land und von diesen ein großer Teil in Paris. Die Umstellung des Personals auf den Friedensbetrieb, bestehend in der Neuorganisation der durch den Krieg an alle möglichen Stellen zerstreuten Kräfte, Reinigung des Personals von bolschewistisch verseuchten Elementen, Ersatz der durch die Demobilmachung entlassenen Spezialisten, ist in vollem Gange mit dem Erfolg, daß der Ausbildungsstand des Personals fast den von 1914 erreicht haben soll. Die Personalfrage wird äußerst schwierig, sobald das System der 18monatigen Dienstzeit auch auf die Marine ausgedehnt wird, was vorläufig nicht der Fall ist; denn es ist naturgemäß nicht möglich, in 18 Monaten den Ersatz sachgemäß auszubilden. Wahrscheinlich wird sich die Marine allmählich auf das System von Freiwilligen und Kapitulanten einstellen müssen. Allerdings entspricht zur Zeit der Zulauf von Freiwilligen in keiner Weise den Bedürfnissen. Um dem abzuhelfen, ist eben eine großzügige Presseaufklärung notwendig, die den Marinegedanken wieder ins Volk hineinträgt. Noch schwieriger liegen die Verhältnisse in der Offizierfrage. Nach dem Kriege machte sich eine starke Unlust im Offizierkorps bemerkbar, die auf das im Vergleich mit der Kriegszeit wenig tätige Leben im heutigen Dienst, der sich zum größten Teil an Land abspielt, zurückzuführen ist. Sie zeigt sich in zahlreichen Abschiedsgesuchen, die sich ständig vermehren, namentlich in den niederen Dienstgraden. Der tiefere Grund hierzu liegt in den unzureichenden Materialverhältnissen. Die Offiziere, die den Ehrgeiz haben, zur See zu fahren und zu diesem Zweck ihren Beruf gewählt haben, kommen zu wenig an Bord, weil nicht genügend Bordstellen vorhanden sind; die an Bord kommandierten Offiziere, vor allem die Tor-

Digitized by Google

pedobootsfahrer, kommen während ihres zweijährigen Kommandos nur wenig zum Fahren, da ihre Fahrzeuge den größten Teil des Jahres außer Dienst gestellt in den Werften zu Instandsetzungsarbeiten verbringen. Der größere Teil der nichteingeschifften Offiziere sieht naturgemäß mit einem gewissen Neid auf ihre an Bord befindlichen Kameraden. Dadurch haben sich, so berichtet der Temps in einem „Die beiden Marinen" überschriebenen Aufsatz, allmählich zwei verschiedene Marinen herausgebildet: die große an Land, in den Werften, den Stäben, den Hafenkommandos, der Küstenverteidigung, den örtlichen Flottillen usw., und die kleine wirklich zur See fahrende. Es sei eine dringende Aufgabe der Marineleitung, die Landmarine zugunsten der seefahrenden ganz erheblich zu beschneiden.

Vereinigte Staaten.

Das Marineamt hatte beabsichtigt, im Anschluß an die Washingtoner Konferenz die Personalstärke der Marine auf 96 000 Mann herabzusetzen. Nach Beendigung der Konferenz forderte jedoch der Marineausschuß des Repräsentantenhauses nach Prüfung des diesjährigen Marinehaushalts eine Herabsetzung der Stärke auf 65 000 Mann. Hiergegen erhob die Regierung Einspruch und setzte, unterstützt durch persönliches Eingreifen des Präsidenten Harding, durch, daß das Repräsentantenhaus entgegen der Forderung seines eigenen Ausschusses eine Personalstärke von 86 000 Mann, die vom Marineamt als Mindestmaß des Erforderlichen erklärt wurde, bewilligte. Insgesamt sind für den Marinehaushalt 1922/23 251 269 000 $ bewilligt worden.

Am 1. 1. 22 hatte die Marine einen Personalbestand von 6163 aktiven Offizieren und Deckoffizieren und 110 000 Mann. Von den Schiffen haben nur die Kreuzer und die voll im Dienst befindlichen Unterseeboote volle Besatzungen; die Linienschiffe sind nur mit 84 v. H., die Zerstörer, soweit sie nicht mit halber Besatzung im Dienst oder im Reserveverhältnis sind, mit 80 v. H. der planmäßigen Stärke besetzt. Durch die neue Herabsetzung des Personalbestandes werden noch weitere Außerdienststellungen notwendig werden. Anscheinend sollen davon hauptsächlich die Zerstörerflottillen, die bereits stark beschnitten sind, betroffen werden, während offenbar die Marineleitung Wert darauf legt, die 18 zugestandenen Linienschiffe vollzählig in Dienst zu halten. Anfang dieses Jahres wurden die Atlantische und Pazifische Flotte unter dem Kommando des Admirals Jones zu einem einzigen Verbande zusammengefaßt. Hierbei fuhr das neue Linienschiff „Maryland" bereits als Flottenflaggschiff, während die „Columbia" gleichzeitig weiter ihren Dienst als Wohn- und Büroschiff des Flottenstabes versah. In der Zeit vom 6. 2. bis 23. 4. führte die Flotte Verbands- und Einzelübungen in den kubanischen Gewässern aus.

Die Personalschwierigkeiten der amerikanischen Marine liegen nicht nur in der allgemeinen, verhältnismäßig gering bemessenen Stärke des Personals, sondern mehr noch in dem System der Dienstzeit. Während die englische Marine durchweg langdienende Leute einstellt, beruht die Rekrutierung der amerikanischen Marine auf einem Freiwilligensystem, nach dem die Leute 2, 4 oder mehr Jahre dienen können. Nach amerikanischen Angaben beträgt aber der Anteil der nur 2 Jahre dienenden Leute 85 v. H. Die längeren Kapitulationen sind gering, weil der Mann bei der Marine im Vergleich zu dem, was er in einem bürgerlichen Beruf verdienen kann, schlecht bezahlt wird, und weil auch Marinegarnisonen in der Art, wie die englische Marine sie besitzt und wie wir sie in Kiel und Wilhelmshaven hatten, wohin die Schiffe in verhältnismäßig kurzen Zwischenräumen immer wieder zurückkehren, in den Vereinigten Staaten infolge der großen Ausdehnung ihrer Küsten, die ein dauerndes Wechseln der Liegeplätze zur Folge hat, sich nicht heraus-

Digitized by Google

gebildet haben. Dadurch machen sich die Nachteile des Marinelebens, in erster Linie die häufige Trennung von der Familie, für den amerikanischen Kriegsschiffmatrosen härter fühlbar als für seinen Kameraden in anderen Marinen. Naturgemäß kann die Ausbildung in zwei Jahren keine gründliche sein, sie stellt zudem an das Ausbildungspersonal sehr hohe Anforderungen und läßt eine ruhige Entwicklung nicht zu. Bei der Masse des zu besetzenden Materials — die amerikanische Marine hat rund 300 Zerstörer, die doch zum mindesten konserviert werden müssen — ist wegen der Knappheit des Personals der einzelne Mann überlastet. Ferner müssen die Forderungen der Ausbildung des Personals und der Instandhaltung des Materials unter solchen Verhältnissen in bedeutend höherem Maße in Widerstreit geraten, als dies in anderen Marinen der Fall ist. — Das Offizierkorps, das im Gegensatz zu den Mannschaften stets als vortrefflich durchgebildet angesehen wurde, ist mit Ausbildungsdienst überlastet, zur Zeit steht es wohl in den jüngeren Dienstgraden infolge der vermehrten Einstellung und der weniger gründlichen Ausbildung während der Kriegsjahre nicht mehr auf der gleichen Stufe wie vor dem Kriege. Dies dürfte indessen nur eine vorübergehende Erscheinung sein.

L.

Aus großen Tagen.

13. Torpedobootsfahrten unter dem türkischen Halbmond.

Von Korvettenkapitän a. D. Dr. Rudolph Firle, im Kriege Chef der türkischen I. Torpedoboots-Halbflottille.

Türkische Philosophie. (Schluß.)

Das Wetter war uns günstig, wir fuhren längs der bulgarischen und rumänischen Küste und hatten uns so eingerichtet, daß wir in der zweiten Nacht 2 Uhr vorm. vor Odessa stehen wollten. Der gute Fircks*), der sich, da sein Boot auf der Werft lag, als Wachoffizier bei mir eingeschifft hatte, strahlte in Erwartung der Ereignisse. Er hatte sich aus zehn deutschen Leuten seines eigenen Bootes, die ich zur Verstärkung der deutschen Besatzung noch mitgenommen hatte, ein Landungskorps gebildet, mit dem er, bewaffnet bis an die Zähne, in Odessa sofort an Land steigen wollte, um den russischen Gouverneur, zufällig einen seiner baltischen Namensvettern, aus seinem Palast aus dem Bett zu holen und als Gefangenen mitzunehmen. Er lernte mit Begeisterung auf der Fahrt aus einem mit dem Baedecker zusammen mitgenommenen Polyglott-Kuntze Russisch, um auf seinem Wege zum Gouvernement bei etwaigem Anhalten oder Befragen mit seinen Leuten nicht aufzufallen. Die zu diesem Zweck umgedrehten Mützenbänder seiner Leute sollten die russische Uniform markieren, da er behauptete, die russischen Mützenbänder sähen so ähnlich aus. Unser Baedeker spielte im übrigen für die Vorbereitungen schon dieser Aufgabe eine entscheidende Rolle, da er einen vorzüglichen Hafenplan mit genauer Beschreibung von Odessa enthielt, den wir sonst auf keiner anderen Seekarte gefunden hatten. In der Messe des Dampfers „General" hatten wir ihn mit unserem Flottillenchef, der es sich nicht hatte nehmen lassen, für diese Unternehmung das Kommando seines Flottillenbootes „Gairet" selbst zu führen, oft angesehen und, so gut es ging, unsere Unternehmung danach durchgesprochen. Viel herausgekommen war dabei nicht, denn wir waren alle drei keine großen Freunde langwieriger Befehle, die nachher doch für die Wirklichkeit nicht paßten, sondern vertrauten auf unsere Boote, unsere Rohrmeister und unser Torpedobootsglück. Keiner von uns hatte je Odessa gesehen, ob also der Hafen gesperrt oder frei, voll oder leer, mit Befestigungen versehen oder nicht, war uns unbekannt. Mond war in diesen Tagen auch nicht, so daß wir in ein ganz fremdes Gebiet hereinkommen würden, im wahrsten Sinne des Wortes „in den Rachen des Löwen"; denn daß Odessa, der größte russische Handelsplatz am Schwarzen Meer, von den Russen gut verteidigt werden würde, war wohl an-

*) Kapitänleutnant Frhr. v. Fircks, gefallen Mai 1916 in der Nordsee als Kommandant S. M. „U 59".

Digitized by Google

zunehmen. Das erhöhte aber gerade den Reiz unserer Unternehmung, die zudem sichtlich vom Wetter, spiegelglatter, ruhiger See, warmer Sonne, auf der ganzen Fahrt begünstigt wurde, zwei Beigaben, auf die der Torpedobootsfahrer stets besonderen Wert legt. Am Mittag des zweiten Tages passierten wir das gelbliche Wasser der Donaumündung bei Sulina und ließen die zu Rumänien gehörende vorgelagerte Schlangeninsel an Steuerbordseite. Wir fuhren ohne Flagge, um für russische Torpedoboote gehalten und nicht etwa gemeldet zu werden. Am Abend gegen 10 Uhr sahen wir an Backbord querab an Land die Lichter von Ackermann und näherten uns damit bereits dem russischen Gebiet. Unsere Spannung wuchs, Korvettenkapitän Madlung rief mich längsseit, und wir besprachen noch einmal kurz unsere Absichten, wobei wir allerdings nur dafür Sorge tragen konnten, daß wir uns nach dem Eindringen in den Hafen nicht gegenseitig später in die Quere kämen und uns womöglich gegenseitig für Feinde hielten. Denn daß es ein ziemliches Durcheinander werden bzw. daß wir ein solches anrichten würden — der Torpedobootsfahrer nennt dies „Zustand" —, war uns klar. Von jetzt ab fuhren wir ganz dicht hintereinander, Bug an Heck, die Mannschaft war auf Gefechtsstationen, und die Türken hingen mit gläubigen Augen an ihren deutschen Waffengefährten. Mein türkischer Kommandant, und später bei so vielen Fahrten treu bewährter Kamerad, der gute Achmed, schob sich, sorgenvoll über der Karte im Kartenhaus brütend, seinen Fez von der Stirn in den Nacken und wieder zurück, und äußerte philosophisch seine Erwägungen über die vermutliche Lage und die voraussichtliche Menge der vor Odessa sicher liegenden russischen Minen, von denen wir nicht die geringste Ahnung hatten. Er stimmte meiner Ansicht zu, daß es uns an sich ganz gleichgültig sein könne, ob es 300 oder 3000 seien, denn eine genügte wahrscheinlich auch, um unsere braven Fahrzeuge in ein schöneres Jenseits zu befördern. Der gute Achmed war überhaupt ein großer Philosoph, indem er auf den Koran zeigte, den die frommen Türken jedesmal beim Auslaufen zu einer Kriegsfahrt anstatt des Kommandantenwimpels am Masttopp heißten, meinte er, er sei theoretisch schon seit der Kriegserklärung für seine Familie und seine Freunde gestorben und würde erst nach Kriegsschluß feststellen, ob dies auch in Wirklichkeit der Fall sei. Bis dahin spare er sich und seiner Familie aber durch seinen theoretischen Tod alle Sorgen und Grübeleien um sein für Allah und Mohammed doch mehr oder weniger gleichgültiges Leben. Unter solchen und ähnlichen Gesprächen wurde es 12 Uhr nachts. Fircks musterte an Deck wieder einmal sein Landungskorps und hatte wieder neue Ideen, wie er außer dem russischen Gouverneur türkische Fahnen, die nach dem Baedeker in einer Kathedrale Odessas aufbewahrt waren, noch dazu mitnehmen wolle, als der Scheinwerferposten plötzlich an Backbord voraus hoch oben an Land schwachen Lichtschein meldete. Der Zeit nach mußten wir in der Nähe von Odessa stehen und etwaige Lichter schon sehen können. Unsere Annahme war richtig, denn nach einiger Zeit vermehrten sich die Feuer, und es gewann immer mehr den Eindruck eines großen erleuchteten Hafenplatzes. „Gairet" hielt jetzt etwas von Land ab nach See zu, um, etwa aus der Richtung von Sebastopol kommend, den Hafen und die Einfahrten anzusteuern. Wir mußten natürlich bis zuletzt den Eindruck russischer Torpedoboote machen, anscheinend hatten ja auch die Russen zum mindesten den Hafen nicht abgeblendet, da ihnen wohl ein Angriff der von ihnen als gänzlich minderwertig eingeschätzten türkischen Fahrzeuge unmöglich erschien.

Die Vernichtung von „Donez" und „Kubanez".

Wer jemals von See aus bei Nacht einen ihm unbekannten Hafen im Frieden angesteuert hat, weiß, wie schwer es ist, sich heranzufühlen und die Einfahrten herauszufinden. Hier kam nun noch hinzu, daß wir mit Minensperren, Balken- und Trossensperren sowie natürlich mit feindlicher Gegenwirkung rechnen mußten. Aber wir hatten Glück, das den, der etwas wagt, noch immer begleitet hat. Als wir mit unseren Booten ungefähr 2000 m vor den Einfahrten lagen und an der Karte uns zurechtzutasten versuchten, sahen wir plötzlich unmittelbar aus dem Hafen heraus drei Fahrzeuge auf uns zukommen, von denen das erste Lichter trug, die beiden anderen abgeblendet ängstlich sich an sein Kielwasser hielten. Nun war uns geholfen, denn unsere seemännische Erfahrung sagte uns, daß es anscheinend ein Lotsendampfer sei, der zwei Fahrzeuge durch die Sperren hindurchbrachte und auch uns somit den richtigen Kurs angeben würde. Mit gesetzten Lichtern, um keinen Verdacht zu erwecken, fuhren wir daher in 40 m Abstand auf Gegenkurs an dem Schleppzug vorbei, dessen beide Dampfer sich als kleine Transportdampfer herausstellten, unsere Torpedorohre waren klar für den Fall, daß sie etwas gegen uns unternehmen würden. Sie riefen auch irgend etwas mit dem Schalltrichter herüber, ohne uns aber sonst zu beachten. Wie vermutet, führte uns unser Kurs unmittelbar vor die südliche Einfahrt des Hafens, der, ähnlich wie der Hafen von Saßnitz, aus einem großen vorgelagerten Wellenbrecher und innerhalb desselben aus einzelnen, senkrecht zum Landungskai in

Digitized by Google

See geführten Molen besteht. Der Leuchtturm an der Moleneinfahrt blinkte uns ins Gesicht, die wir vor dem Einlaufen hier gestoppt hatten, um uns das Innere des Hafens, so gut es ging, erst einmal von außen anzusehen. Es war zu unserer Freude voll von Schiffen, und unmittelbar am Wellenbrecher neben der Einfahrt sahen wir, mit dem Heck mit Leinen am Wellenbrecher vertäut, ein Fahrzeug liegen, dessen Äußeres mit seinem Geschützturm am Heck unzweifelhaft ein russisches Kanonenboot erkennen ließ. Zwischen ihm und uns lagen nur der Wellenbrecher und etwa 100 m Luftlinie. Wir konnten daher auf seinem Oberdeck die Posten auf und ab gehen und uns beobachten sehen. Es herrschte so richtige Mittelwachen-Ruhe-Stimmung auf diesem Fahrzeug, dessen für uns etwas ungemütlich große Kanone ebenfalls noch im Frieden dalag unter ihrem Bezug, wie wir mit Kennermiene feststellten. Doch bald wurde dieses friedliche Hafenbild jäh zerstört, und noch oft muß ich an den Hexensabbat denken, den unsere beiden Boote so plötzlich dort anrichteten.

Mit kleiner Fahrt rundeten wir den Wellenbrecher, so daß wir etwa 80 m querab von dem Fahrzeug lagen, das jetzt deutlich als russisches Kanonenboot zu erkennen war. „Gairet" sollte des sparsamen Gebrauchs der Torpedos wegen den ersten und einzigen Schuß darauf tun. Es wurde nicht gesprochen und nicht gepfiffen, man hörte nur das typische Hineinplumpsen der gelben Zigarre in das Wasser, einen Ton, den ich während meiner vieljährigen Tätigkeit als Torpedolehrer so unendlich oft im Frieden gehört, der mir aber diesmal ganz besonders in den Ohren klang. War es doch der erste scharfe Torpedo. Auf dem Russen wurde gerade in diesem Augenblick, als der Torpedo das Rohr verließ, Alarm gepfiffen, man hörte wildes Schreien, und das Deck des Kanonenbootes füllte sich im Nu mit notdürftig bekleideten Menschen, aber zu spät, denn fast im selben Augenblick tönte durch die friedliche Nacht ein dumpfer Knall, gar nicht einmal so laut; eine tiefschwarze hohe Rauchwolke, in der man brechende Masten sah, und als sie sich verzogen hatte, fuhren wir durch einen Haufen hölzerner Planken und losgerissener Schiffsteile. Nur der Schornstein sah noch aus dem dort nur wenige Meter tiefen Wasser, und die Mehrzahl der Besatzung, so unsanft aus ihren Hängematten befördert, schwamm zu dem in Reichweite befindlichen Wellenbrecher, so daß wir zu unserer Freude nicht mit hohen Menschenverlusten zu rechnen brauchten. Nun ging alles Schlag auf Schlag. Wir trennten uns, „Gairet" lief in den linken Hafenteil, ich mit „Muavenet" in den rechten und wand mich dort zwischen verankerten und am Kai liegenden Schiffen durch. An Land erscholl unterdessen ein teuflisches Gebrüll: alle Sirenen heulten, auf den Dampfern schrien die Schiffsbesatzungen im Nachtanzug an Deck, dazwischen knatterten irgendwo von Land her die ersten Maschinengewehre, ohne uns allerdings weiter zu belästigen. Mein erstes Ziel war ein am Kai liegendes Kanonenboot desselben Typs wie das an der Einfahrt. Im Scheinwerferlicht hielt ich es fest und wollte Fircks, der an Deck die Aufsicht über die Torpedos hatte, gerade den Befehl zum Feuern geben, als von vorne, im grellen Licht des Scheinwerfers beleuchtet, eine große Hafenbarkasse zum Rammen in voller Fahrt auf mich los fuhr. Vorne im Bug stand — wie Lohengrin, fuhr es mir durch den Kopf — in weißer Mütze, weit aufgeknöpftem Mantel und umgehängtem Dolch, ein russischer Seeoffizier, anscheinend der Hafenkommandant oder der nach seinem eben verschwundenen Schiff von Landurlaub hereilende Kanonenbootskommandant. Durch rechtzeitiges Ruderlegen konnte ich den Zusammenstoß vermeiden, die Barkasse prallte an der Steuerbordseite meines Bootes auf, schlierte dann unglücklicherweise am Boote längs, kam zunächst in den toten Winkel des Heckgeschützes, wurde aber dann vom Geschützführer des hinteren Geschützes durch einen Treffer mitten in den Kessel zum sofortigen Sinken gebracht. Dann manövrierte ich auf das am Kai liegende andere Kanonenboot, dem Fircks einen Torpedo in die Seite jagte, der diesmal mit ungeheurem Getöse detonierte, da das Boot auf ganz flachem Wasser an der Kaimauer lag. Danach wurde der russische Postdampfer und Hilfskreuzer vorgenommen, ein alter Freund vom Bosporus, über dessen freches Ein- und Auslaufen und Benehmen seiner Besatzung wir uns immer schon geärgert hatten, solange die Türkei noch neutral gewesen war. Um Menschenleben zu schonen, wurde er in der Wasserlinie beschossen, so daß er ganz ruhig und gleichmäßig vollzulaufen und zu sinken begann. „Gairet" schien unterdessen in seinem Hafengebiet ähnlich zu wirken, denn auch von dort hörte man andauerndes Geschützfeuer und den dumpfen Ton von Detonationen. Aber an Land wurde es jetzt auch lebendig, es fuhren Batterien auf, für die allerdings eine Betätigung sehr schwer war, da wir sehr bald unsere Scheinwerfer löschten und im übrigen von den brennenden Dampfern ein solcher Qualm über den dunklen Hafen gebreitet wurde, daß von Land aus irgend etwas zu erkennen vermutlich unmöglich war. Überdies hatte der Geschützführer meines vorderen Geschützes das Glück, ein kleines Gebäude im Hafen zusammenzuschießen, das wir als Telephonzentrale ansprachen, aber wahrscheinlich die Kraftstation für die Hafenbeleuchtung war, denn kurz darauf waren die bis dahin durch große Bogenlampen hell erleuchteten Kaiflächen des Hafens zu unserer Befriedigung in tiefes Dunkel gehüllt.

Digitized by Google

Aus den Landungsabsichten meines guten Freundes Fircks wurde allerdings nichts, denn erstens wollte und konnte ich beim besten Willen nicht irgendwo an einem der mit Dampfern und Seglern vollgepropften Kais anlegen, da so schon das Manövrieren mit türkischen Kommandos und türkischem Rudergänger ohne Bugruder auf dem ganz engen Raum recht hohe Anforderungen stellte. Nicht die feindliche Artillerie, sondern die Möglichkeit, eine der vielen Ankerketten, Leinen oder Bojen in die Schraube zu bekommen und dann zum Vergnügen der Russen unbeweglich und wehrlos liegenbleiben zu müssen, war mir als Kommandanten der unangenehmste Gedanke. Weiter hielt auch Fircks die Bereitschaft der Russen an Land jetzt doch für viel zu groß, um zum Gouverneurpalast durchkommen und vor allem wieder heil an Bord kommen zu können. In der Stadt wurde es immer lebhafter, man hörte die Alarmtrommeln des Generalmarsches, und die ganze Garnison schien auf den Beinen, was ja auch an sich bei dieser Überraschung ganz erklärlich war. Allmählich war eine Stunde vergangen, und wir mußten an den Schluß unseres Unternehmens denken, da wir Sebastopol wenige Seemeilen entfernt in der Flanke hatten und uns die Russen von dort aus sehr leicht den Rückzug zum Bosporus abschneiden konnten. Für uns hatte das Schwarze Meer immer nur einen Ausgang und Eingang, den Bosporus. Die Russen brauchten daher immer nur ganz stumpfsinnig auf diesen zu operieren, um uns mit ihrem überlegenen Material dort zuvorzukommen, eine Tatsache, die die ganze Kriegführung im Schwarzen Meer von Anfang an erheblich wagnisreicher für uns machte. Wir liefen daher unter recht viel Manövrieren aus der Einfahrt wieder heraus, schossen noch gemeinschaftlich die am Ende des Hafens aufgestellten großen Naphthabehälter in Brand und steuerten dann, während hinter uns der Feuerschein der brennenden Ölbehälter noch lange leuchtete, unmittelbar den Bosporus an, wo wir am übernächsten Morgen ohne weitere Erlebnisse einliefen. Die erste Unternehmung unter türkischer Flagge war glücklich und erfolgreich beendet. Die russischen Kanonenboote „Donez" und „Kubanez" waren dabei, wie wir später erfuhren, unsere Opfer geworden, das Eiserne Kreuz zweiter Klasse unser Lohn.

Noch einmal vor Odessa.

Noch einmal sah ich Odessa wieder. Diesmal standen wir bei Sonnenaufgang am Karfreitag, einem herrlichen Apriltage, mit „Hamidije" und „Medschidije" vor der Stadt, um die militärischen Anlagen des Hafens in Erwiderung der von der russischen Flotte an den schutzlosen Ortschaften der türkischen Schwarzen Meerküste verursachten Zerstörungen zu beschießen. Ich führte mit „Muavenet" vier als Minensuchsicherung dem Verband beigegebene Torpedoboote. Die Sonne ging gerade leuchtend hinter den Bergen der Stadt auf, als wir, aus der Richtung von Nikolajewsk kommend, auf den Beschießungskurs gingen, um dann nach Süden an der Stadt vorbeizulaufen. „Medschidije" führte, wir Torpedoboote nahmen gerade das Minensuchgerät auf, als von vorne ein dumpfer Knall ertönte, bei dem Kreuzer eine schwarze Rauchwolke hochging und gleichzeitig die ominöse Flagge „M" das Auftreffen auf eine Mine meldete. Es war für uns eine wenig angenehme Lage. Die Explosion war natürlich auch an Land bemerkt worden, und aus dem Hafen wälzte sich bereits der graue Rumpf des dort stationierten russischen Wachtschiffes „Sinop", dessen Erscheinen mit 30,5 cm-Geschützen uns ungefrühstückten, seit 24 Stunden auf der Brücke stehenden Menschen recht wenig sympathisch war. „Medschidije" sank schnell. Ich ging mit zwei Booten längsseits und nahm die Besatzung über, von der leider eine Heizraummannschaft geblieben war. Dann gaben wir dem Kreuzer noch einen Torpedo als Fangschuß, um das auf dem flachen Wasser nur bis zu den Aufbauten gesunkene Schiff noch gründlicher zu zerstören. Unsere weitere Unternehmung konnten wir jetzt nicht mehr fortsetzen. Zwei meiner Boote waren durch die übergenommene Kreuzerbesatzung so angefüllt, daß Minensuchen und jede Waffenverwendung ausgeschlossen waren. Zudem befahl ein Funkspruch der „Goeben", die als Flankenschutz vor Sebastopol gestanden und mit der von dort ausgelaufenen russischen Flotte ins Gefecht gekommen war, „Hamidije" und uns, beschleunigt in den Bosporus zurückzukehren. Es war eine wilde Fahrt, da in der Nacht noch schlechtes Wetter aufkam und die steilen Seen des Schwarzen Meeres, wo sich das Wasser nicht so verlaufen kann, unseren Booten und der Besatzung erheblich zusetzten. Drei Nächte und zwei Tage war ich auf der Brücke, schlief angezogen auf der Laternenbank; unsere deutsche Besatzung arbeitete dauernd allein vor den Kesseln, da die Türken den Anstrengungen solcher Fahrten nicht gewachsen waren —, so liefen wir ziemlich erledigt, braun und mager am Ostersonntag 1915 in den Bosporus ein.

Digitized by Google

Neuere Bücher.

Eine Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten, Rücksendung besprochener findet nicht statt.
* bedeutet: vorhanden in der Hauptbücherei des Reichswehrministeriums — Marineleitung.

*Groos, **Der Krieg in der Nordsee.** 2. Band. Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. 340 Seiten, 38 Skizzen, Karten, Tafeln und Anlagen, 175 M. Ein weiterer Band des sogenannten Admiralstabswerkes über den Krieg zur See 1914—18, das im Marinearchiv unter verantwortlicher Leitung des Vizeadmirals a. D. von Mantey bearbeitet wird. Der Band umfaßt den knappen Zeitraum von Anfang September bis November 1914. An Bedeutung steht er an überragender Stelle. Er deckt die überaus beklagenswerten Verhältnisse auf, die zum Nichteinsatz der Flotte und damit letzten Endes zu ihrem Verrosten geführt haben. Die Kritik ist wie immer offen und ehrlich, aber von vornehmer Sachlichkeit getragen. Die Veröffentlichung wird berechtigtes Aufsehen erregen, weit über den Kreis der Marine hinaus. Was dem Buche überdies noch eine besondere Note gibt, ist sein in bestem Sinne allgemein-militärisch belehrender Inhalt. Die Ausstattung ist wie die der vorangegangenen Bände gediegen.

*Wells, **Hoffnung auf Frieden.** München, Kurt Wolff, 1922. 375 Seiten, 60 M. Es handelt sich um eine sehr verdienstvolle Übertragung aus dem Englischen ins Deutsche. Der Verfasser war Teilnehmer an der Abrüstungskonferenz zu Washington und hat in dem vorliegenden Werk in neunundzwanzig Aufsätzen, die die Abrüstungsfragen im allgemeinen und besonderen behandeln, seine Eindrücke niedergelegt. Sie zeigen die Wirkung der Verhandlungen auf einen Menschen, der von dem Gedanken an einen organisierten Weltfrieden erfüllt ist. Sie berichten aber auch von den Phasen des Zweifels, der Enttäuschung, ja sogar der Gereiztheit, die in Washington nicht ausgeblieben sind. Das Buch darf als wertvolles Zeitdokument angesprochen werden.

*Scheer, **Amerika und die Abrüstung der Seemächte.** Berlin, August Scherl, 1922. 44 Seiten, 8 M. Hier ist es der deutsche Flottenchef vom Tage der Skagerrakschlacht, der die Folgen der Konferenz von Washington, soweit sie Seemachtfragen betreffen, kritisch bespricht. Er steht auf dem Standpunkte, daß England seine Vorherrschaft zur See im Weltkriege verloren habe. Sicherlich, die Machtverhältnisse haben sich nicht unerheblich verschoben. Anderseits scheint es aber nicht ausgeschlossen, daß die Vereinigten Staaten von Amerika bereit sind, England auf See nachzugeben. Mit Recht hebt Admiral Scheer hervor, daß alle Abmachungen über Abrüstung und Rüstungseinschränkungen so lange den Kernpunkt des Seekriegs von heute nicht treffen, als der Grundsatz der „Freiheit der Meere" nicht unbedingte Anerkennung gewonnen habe. Wenn dann aber der Ansicht Raum gegeben wird, dem U-Boot gehöre aus militärischen und völkerrechtlichen Gründen die Zukunft, denn es stelle ein Zwangsmittel dar, um eine widerrechtliche Ausübung des abgeschafften Seebeuterechts zu unterdrücken, so darf man über diese Schlußfolgerung doch berechtigte Zweifel hegen.

*Jünger, **Der Kampf als inneres Erlebnis.** Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. 116 Seiten, geb. 55 M. Dem jungen Verfasser verdanken wir schon ein tüchtiges Werk: „In Stahlgewittern." Hier ist er über sich selbst hinausgewachsen, ist reifer und verinnerlichter geworden. Mit der Gestaltungskraft eines Dichters, den der Weltkrieg gebar, sind in losem Zusammenhang dreizehn Abschnitte aneinandergereiht; sämtlich mit der Absicht geschrieben, die Empfindungswelt klarzulegen, in der ein tapferer, unverzagter Mann, der Stoßtruppführer eines Sturmregiments, in Krieg und Kampf lebte. Das Werk kann warm empfohlen werden. Es stellt echte Kunst dar, die aus der Wirklichkeit ihre Stärke nahm.

*v. Eisenhart-Rothe, **Der Kaiser am 9. November!** Berlin, Universitas Buch und Kunst G. m. b. H., 1922. 46 Seiten, 10 M. Wenn der Verlag in seiner Voranzeige sagt, die Schrift bedeute eine nationale Tat, so ist hiermit der Nagel auf den Kopf getroffen. Man mag sich zur Abdankung und zur Flucht Kaiser Wilhelms II. nach Holland stellen, wie man will, dem tiefen Eindruck, den die Ausführungen und Belege des Generals v. Eisenhart-Rothe erwecken, werden sich nur ganz Verstockte entziehen können. In ruhigster, sachlichster Form, die auf knappem Raum manches Neue bringt, wird hier eine Frage behandelt, die weit über das persönliche Geschick von Deutschlands letztem Monarchen geht. Und die Tragik, die enthüllt wird, ist ungeheuer.

*Jagow, **Daten des Weltkrieges.** Leipzig, K. F. Koehler, 1922. 242 Seiten, Halbleinenband 90 M. Ein sehr beachtenswertes Nachschlagewerk, in dem man zufolge geschickter Gruppierung und an der Hand eines sehr sorgfältig aufgestellten Inhaltsverzeichnisses rasch und zuverlässig Auskunft über alle Geschehnisse des Weltkrieges einschließlich der Vorgeschichte und Nachgeschichte bis Ende 1921 findet. Die wichtigsten Stellen aus diplomatischen Schriftstücken und Reden sind wortgetreu abgedruckt. Allen, die sich mit den Ereignissen des Krieges und mit seinen Nachwirkungen irgendwie zu befassen haben, kann das Werk nur angelegentlichst empfohlen werden.

Digitized by Google

*Endres, **Der Weltkrieg in seinem Verlauf und seinem Ergebnis.** München, Parcus & Co., 1922. 49 Seiten, 12 M. Die Schrift stammt aus einer Schriftenreihe: „Der deutsche Staatsbürger." Je knapper der verfügbare Raum, desto schwieriger die Inhaltsgestaltung. Dieser Satz gilt auch hier. Der Verfasser ist überzeugter Demokrat und Pazifist. Schon aus diesem Grunde steht er nicht über dem Stoff. Es sei gern zugegeben, daß das Bestreben nach sachlicher Darstellung vorgelegen hat. Es hat sich aber nur in Einzelschilderungen, nicht in der großen Linie der Abhandlung durchgesetzt. Das gleiche muß über eine zweite Schrift des Verfassers — **Außenpolitik und Heer und Flotte,** 43 Seiten, 12 M. — aus derselben Schriftenreihe gesagt werden. Bei ihr tritt sogar an mancher Stelle in wenig schöner Form die unselige Sucht des Deutschen, Fremdes mit gerechterer Brille zu betrachten als die eigenen Verhältnisse, besonders kraß zutage.

*Zahn, **Warum ich auf die Auslieferungsliste kam?** München, J. F. Lehmanns Verlag, 1922. 48 Seiten, 15 M. Ein sehr wertvoller Beitrag zur Frage der sogenannten Kriegsverbrecherprozesse, ein Seitenstück zum Fall Dithmar/Boldt.

*Groll, **Kartenkunde.** Berlin-Leipzig, W. de Gruyter & Co., 1922. 116 Seiten, 12 M. Das Werkchen gehört zur Sammlung Göschen. In knappster Form wird Gutes geboten; im vorliegenden ersten Bande der Kartenkunde zunächst nur die Projektionslehre. Der Text ist mit 56 Abbildungen durchsetzt.

*Aigner, **Unterwasserschalltechnik.** Berlin, M. Krayn, 1922. 322 Seiten Großformat, gebunden 150 M., broschiert 125 M. Ein grundlegendes Werk zu einer neuen, höchst bedeutungsvollen Frage! Der Verfasser wendet sich nicht nur an die wissenschaftliche Öffentlichkeit, um ihr Interesse für ein Forschungsgebiet zu gewinnen, das bis vor kurzem noch von wenigen betreten wurde; er will vielmehr allen denen, die in der submarinen Akustik irgendwie tätig sind, ein leichtfaßliches und den Stoff erschöpfendes Nachschlagewerk bieten. Dieses Ziel hat er erreicht. Seine Arbeit stellt ein abgeschlossenes Ganzes dar. Sie ist ein Lehrbuch, gleich geeignet für Wissenschaft und praktisches Leben. 169 Abbildungen durchsetzen den Text. Die Ausstattung ist sehr gediegen.

*Weberknecht, **Joachim Nettelbecks Fahrten, Taten und Abenteuer,** Selbstbiographie eines deutschen Seemannes. Stuttgart, Robert Lutz, 1922. 371 Seiten, gebunden 46 M. Mit nur geringen Kürzungen haben Herausgeber und Verlag die selbstverfaßte Lebensbeschreibung Nettelbecks in neuem Gewande erscheinen lassen; ein kerndeutsches, urgesundes Buch, das man gerade in unseren Tagen sittlichen Verfalls und mangelnder Vaterlandsliebe mit hohem Genuß zur Hand nimmt. Hier spricht eine Persönlichkeit zu uns, die fest in sich selber steht, sich ihrer Kraft und Bedeutung voll bewußt ist und doch dem Ganzen zuliebe in edler Selbstverleugnung ihre Pflicht tut. Aber nicht genug damit: auch literarisch ist das Werk bedeutungsvoll. Es gehört zu den besten Memoirenschriften aus der Zeit von Preußens Niedergang und Aufstieg und kann schon um dessentwillen empfohlen werden; insonderheit für Leser, denen die See und der Seemachtgedanke am Herzen liegt.

*Fehling, **Bismarcks Geschichtskenntnis.** Stuttgart-Berlin, Cottasche Buchhandlung, 1922. 126 Seiten, geheftet 25 M. Ein Politiker des neuen Deutschland hat das eigenartige Wort geprägt, „wir müßten uns hüten, auf den ausgefahrenen Gleisen der Geschichte zu verharren." Deutschlands größter Staatsmann hat anders gedacht. Er hat mit seinem Wissen und Können tief im sicheren Boden der Vergangenheit gewurzelt. Und der Erfolg seines Wirkens hat ihm recht gegeben. Für jeden Bismarckverehrer bedeutet die vorliegende Schrift eine wertvolle Bereicherung der Bismarckliteratur. In planvoller Weise führt sie uns in den Umfang, den Ursprung und die Anwendung der gewaltigen Geschichtskenntnisse ein, über die der eiserne Kanzler verfügte und von denen er auf Schritt und Tritt bewußt Gebrauch machte.

*Blos, **Von der Monarchie zum Volksstaat.** Stuttgart, Bergers Verlagsanstalt, 1922. 111 Seiten, geheftet 30 M. Der Verfasser gehört der S. P. D. an. Der 9. November 1918 brachte ihn als Staatspräsidenten an die Spitze der württembergischen Regierung, wo er bis zum Sommer 1920 verblieb. In dem vorliegenden Werk (erster Band) schildert er seine persönliche Tätigkeit. Zur Geschichte der Revolution wird manch wertvoller Beitrag geliefert.

*Berg, **Die weltpolitischen Kräfte der Gegenwart.** München, J. F. Lehmann, 1922. 47 Seiten, 12 M. Die vorliegende Schrift zeigt in knappen Zügen und doch mit reichem Stoff das Spiel der Kräfte, wie es hinter den Kulissen der Weltpolitik vor sich geht. Die treibenden Elemente aller Großmächte einschließlich der international wirkenden werden behandelt. Die Schrift ist ein Kampfruf gegen alle Schwachheit und Halbheit und geht mit Recht jenem leichtfertigen Optimismus zu Leibe, der da glaubt, eine bessere Zukunft würde sich für Deutschland von selbst einstellen, man müsse nur geduldig warten.

*v. Oertzen, **Unter der Fremdherrschaft 1807—1812.** Stuttgart, Bergers Verlagsanstaltt, 1922. 64 Seiten, 15 M. Das kleine Heft gehört zur Sammlung der Emporbücherei, die es sich dankenswerterweise zur Aufgabe gemacht hat, mit volkstümlichen

Digitized by Google

Schriften, die wohlfeil zu haben, dabei aber hochwertig an Inhalt sind, das niedergebrochene Deutschland zu heben. Der Verfasser des vorliegenden Heftes hat es sehr gut verstanden, sich in die Zeit von Preußens Zusammenbruch nach Jena zurückzuversetzen. In knappen Strichen gibt er uns ein anschauliches Bild der Schwäche, Hemmungen, Demütigungen und Hoffnungen jener Jahre. Die Schrift wird Mannschaftsbüchereien zur Anschaffung empfohlen.

*Hauer, **Ali Mocambique.** Berlin, Safari-Verlag, 1922. 182 Seiten, 110 M. Ali Mocambique ist ein pockennarbiger Schwarzer, ein Märchenerzähler und Fabeldichter aus Deutsch-Ostafrika. Wir lernen sein tragisches Schicksal, aber auch seine Dichtkunst und seine Schilderungskraft kennen, gewinnen einen tiefen Einblick in eine reiche Negerseele und kommen dem Verständnis von Land und Leuten unseres einstigen Kolonialbesitzes um ein gutes Stück näher. Das vorliegende Werk ist nicht nur gediegener Unterhaltungsstoff, es hat hohen kulturgeschichtlichen und ethnologischen Wert. Die Ausstattung ist trefflich. Skizzen des Ostafrikaners Gregerius schmücken den Text.

*Herbst, **Und der König tanzt ....** Berlin, Safari-Verlag, 1922. 227 Seiten, 120 M. Tropenleben in Kamerun! Ein außerordentliches Buch an Inhalt, Sprache und Schilderung, ein Buch, das jeder mit tiefster Ergriffenheit lesen wird, der die heißen Zonen kennt und liebt. Kriegserlebnisse spielen hinein, meisterhaft sind sie wiedergegeben. Und doch, die Hauptsache bleibt, zu genießen, wie der Verfasser Land und Leute gesehen und sie uns vor Augen gerückt hat. Auch hier ist die Ausstattung ausgezeichnet.

Ferner sind neu erschienen:

*Rosner, K., Erinnerungen des Kronprinzen Wilhelm. Stuttg. 1922. J. G. Cotta. 70 M.
*Lulvès, J., Wo war der Kriegswille? 170 Selbstbekenntnisse und Zeugnisse der Gegner Deutschlands. Berlin 1922. Deutsche Verlagsgesellschaft f. Politik u. Geschichte. 20 M.
Helfferich, K., Die Politik der Erfüllung. München 1922. J. Schweitzer. 33 M.
*Isay, E., Der Begriff der „außerordentlichen Maßnahmen" im Friedensvertrag von Versailles. Bonn 1822. A. Marcus & E. Weber. 16 M.
*Jahrbuch der Schiffbautechn. Gesellschaft. 23. Bd. 1922. Berlin 1922. J. Springer. 60 M.
Achenbach, A., Die Schiffshilfsmaschinen und Pumpen für Bordzwecke. 2. Auflage. Leipzig 1922. Dr. M. Jänecke. 200 M.
*Granzer, R., Schnellaufende Verbrennungsmaschinen, ihr Wesen und Verhalten. Berlin 1922. R. C. Schmidt & Co. 150 M.
*Reiner, J., Hugo Grotius und das Weltschiedsgericht. Berlin 1922. L. Simion Nf. 16 M.
Magyary, G. v., Die internationale Schiedsgerichtsbarkeit im Völkerbunde. Berlin 1922. O. Liebmann. 72 M.
*Fisser, J. B., Die Luftfahrt als Verkehrsmittel. Greifswald 1922. L. Bamberg. 39,60 M.
Jessen, O., Die Verlegung der Flußmündungen und Gezeitentiefs an der festländischen Nordseeküste in jungalluvialer Zeit. Stuttgart 1922. F. Enke. 72 M.
Schlund, E., Die philosophischen Probleme des Kommunismus. München 1922. F. A. Pfeiffer & Co. 86 M.
*Lenz, K. und Fabian, W., Die Friedensbewegung. Ein Handbuch der Weltfriedensströmungen der Gegenwart. Berlin 1922. A. Schwetschke & Sohn. 75 M.
*Saint-Pierre, Abbé Castel de, Der Traktat vom ewigen Frieden. Hrsgegeb. von W. Michael. Deutsch von F. v. Oppeln-Bronikowski. Berlin 1922. R. Hobbing. 60 M.
*Scholz, W. v., Staatsminister Adolf v. Scholz. Erlebnisse und Gespräche mit Bismarck. Stuttgart 1922. J. G. Cotta. 30 M.
*Sammlung wissenschaftlicher Handbücher für Studierende und den praktischen Gebrauch. Band I: Kende-Wien, O., Handbuch der geographischen Wissenschaft. Berlin 1921. Vossische Buchhandlung. 190 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen siehe Heft 2 S. 111.)

Allgemeine Seekriegsgeschichte.

Slaget ved Falklandsøerne (T. f. S., II./III. 22). — The naval war. Some light about the „Goeben's" escape (Pr. N. J., IV. 22). — Die österreichisch-ungarische Donauflottille im Weltkriege (Militärwissenschaftl. u. techn. Mitteilungen, Heft 1/2, 22). — Der Angriff auf Durazzo (Februar 1916) (Militärwissenschaftl. u. techn. Mitteilungen, Heft 1/2, 22). — Le

Digitized by Google

operazioni attorno ad Anversa nel 1914 (Ri. M., III. 22). — Baralong! (Sf., 15. IV. 22). — Bernstorff et la guerre sous-marine (R. M., IV. 22). — The german submarine building programme, 1914—1918 (E., 21. IV. 22). — The „Q" ships. Thrilling exploits of the great war: Fighting the U-boats (N. M. R., 3. V. 22).

Marine- und militärische Fragen, Politik.

State of the russian navy (N. M. R., 26. IV. 22). — Bombs v. battleships. Some astounding mis-statements (Ae., 5. IV. 22). — Co-ordination in army and navy training (Pr. N. J., IV. 22). — A fighting leader for the fleet (Pr. N. J., IV. 22). — The strategy department of the war college (Pr. N. J., IV. 22). — Naval regulations (Pr. N. J., IV. 22). — Über Intelligenz und freie geistige Entwicklung in der Reichswehr (Militär-Wochenblatt, 8. IV. 22). — Berufspflichten des deutschen Soldaten (Militär-Wochenblatt, 15. IV. 22). — Die militärpolitische Lage Großbritanniens (Militär-Wochenblatt, 6. V. 22). — Politique Méditerranéenne (M. d. F., 15. IV. 22). — Wehrpolitische Rundschau um den Stillen Ozean (Militär-Wochenblatt, 13. V. 22). — Japan's defence policy (N. M. R., 19. IV. 22).

Haushalt und Verwaltung.

The air debate (Ae., 5. IV. 22).

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

Three steps in naval construction: „King Edward VII", „Lord Nelson", „Dreadnought" (Eg., 7. IV. 22, E., 28. IV. 22). — Der amerikanische Kriegsschiffbau (S., 26. IV., 3. u. 10. V. 22). — American and british destroyers (Pr. N. J., IV. 22). — Moderne Zerstörer der Vereinigte Staaten-Marine (S., 19. IV. 22). — Coastal motor boat for the french navy (Eg., 5. V. 22). — Englische Marine Motorkreuzer (Mo. u. Mo., 9. IV. 22) — Skibstyper efter krigen (T. f. S., II./III. 22). — Die Entwickelung des Motorschiffbaues (Mo. u. Mo., 7. V. 22). — The Cunard steamer „Samaria" (E., 14. IV. 22). — Turbinen-Schnelldampfer „Bismarck" (W. u. R., 22. IV. 22). — Doppelschrauben-Fracht- und Fahrgastdampfer „Hansa" (W. u. R., 7. V. 22). — Le „Fordonian". Cargo de 2300 t à propulsion Diesel électrique (B. t. B. V., IV. 22). — Chalutiers à moteurs Diesel (système Augustin Normand) (B. t. B. V., IV. 22). — Flachgehende Fahrzeuge (S., 12. IV. 22). — Longitudinal strength of cargo vessels and its variation with fullness of form (Eg., 21. IV. 22). — Dreifache oder zweifache Expansion (H., 15. IV. 22). — The size factor in steam turbines (Eg., 31. III. 22). — Steam turbine reliability and design (E., 5. V. 22). — Die Wärmeausnutzung der Kolbendampfmaschine (Z. V. d. Ing., 8. IV. 22). — The Beardmore-Tosi marine Diesel engine (Eg., 21. IV. 22). — Die neue Beardmore-Tosi-Schiffsdieselmaschine (S., 26. IV. 22). — Schiffsmotoren (Mo., 20. IV. 22). — The development of Diesel engines for naval purposes (Eg., 28. IV. 22). — Future design of two-cycle marine oil engines (Motorship, 22. I. 22). — Diesel machinery for single-screw motor ships (Eg., 7. IV. 22, E., 21. IV. 22). — Schiffs-Dieselmotoren der Deutschen Werke, Werft Kiel (S., 5. IV. 22). — Ein neuer Außenbordmotor der Deutschen Werke, Werft Kiel (Mo. u. Mo., 9. IV. 22). — Über das Anlassen und Umsteuern von Schiffs-Verbrennungsmaschinen mit Hilfe von Druckluftturbinen (S., 12. IV. 22). — Nodal arrangements of geared drives (Eg., 7. u. 14. IV. 22). — Double reduction gears in the S. S. Melmore Head (E. u. Eg., 14. IV. 22). — Turbine reduction gearing and its production (E., 5. V. 22). — Umsteuerschrauben (Mo. u. Mo., 9. IV. 22). — Der „Heliz"-Umsteuer-Propeller (Mo. u. Mo., 23. IV. 22). — Der Kreisel als Wendezeiger (Mo., 10. IV. 22). — Ein neuer Wasserrohrkessel für Handelsschiffe (S., 3. V. 22). — Installation d'appareils Cumberland sur les chaudières du paquebot „France" (B. t. B. V., IV. 22). — Possibilities of further economy in marine boilers (Eg., 14. IV. 22). — Die Ölfeuerung in der Kriegs- und Handelsmarine (W. u. R., 22. IV. 22). — Über Kohlenstaubfeuerungen (Z. D. M., 21. IV. 22). — A method of determining the natural periods of vibration of ships (Eg., 14. IV. 22). — Dehnungsmessungen an Schiffskörpern (Z. V. d. Ing., 15. IV. 22). — Ein neuer Schiffsbodenanstrich (H., 22. IV. 22). — Die Zunahme des Schiffswiderstandes infolge des Bewachsens des Bodens (S., 19. IV. 22).

Werft- und Hafenbaubetrieb, Docks, Kanäle.

Großkopenhagener und Großhamburger Hafenbaupläne (H., 1. IV. 22). — Deep water quays (Eg., 31. III. 22). — Der neue Typ eines Seitenschwimmdocks ohne Landfesten des Hamburger Dockbau-Büros von Matthiesen & Müller (S., 12. IV. 22). — Die maschinelle Einrichtung des Schwimmdocks (S., 10. V. 22).

Handels- und Binnenschiffahrt, Handels- und Verkehrswesen.

Merchant shipping and world commerce in relation to sea-power (E. u. Eg., 7. IV. 22). — Le port de Reval (B. t. B. V., IV. 22). — IX. Deutscher Seeschiffahrtstag — 27. u. 29. 3. 22

Digitized by Google

(H., 1. IV. 22). — Wirtschaftlicher Bau von Kähnen für die Binnenschiffahrt (W. u. R., 22. IV. 22). — Motorfragen in der Binnenschiffahrt (Mo. u. Mo., 23. IV. u. 7. V. 22). — Zur Entwicklung des internationalen Handels (W. u. St., 30. III. 22). — Die Petroleum-Erzeugung innerhalb des britischen Reiches (Deutscher Wirtschaftsdienst, 20. IV. 22). — Die Kohlenvorräte und Wasserkräfte der einzelnen Erdteile (Gl., 22. u. 29. IV. 22).

Artillerie, Waffenlehre, Bomben, Pulver, Munition, Gas.

La lewisite, une invention de guerre qui arriva trop tard (La Nature, 22. II. 22).

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Årsberättelse i torpedväsende (T. i. S., 3. Heft, 22). — U-Z-Boote im Kriege und Frieden (S., 5. IV. 22).

Luftfahrwesen.

Das deutsche Luftschiff (S., 3. V. 22). — Aeronavi per la marina (Ri. M., III. 22). — Il dirigibile semirigido italiano (Ri. M., III. 22). — Rigid airships in the United States navy (Pr. N. J., IV. 22). — Die Feuersgefahr im Luftschiffbetriebe (Ill. Fl. W., 26. IV. 22). — Der deutsche Luftschiffmotor (Wirtschafts-Motor, Heft 1 u. 2, 22). — Curtiß Torpedo-Flugzeug (Fl., 29. III. 22). — Gli idrovolanti offensivi (Ri. M., III. 22). — The supermarine single-seater fighter amphibian (Ae., 12. IV. 22). — The D. H. 34 (Ae., 29. III. 22). — The Handley Page W. 8b (Ae., 19. IV. 22). — The design of seaplanes (Ae., 29. III. 22). — Die Berechnung von Flugzeugen (Fl., 29. III. 22). — The design of a commercial aeroplane (Ae., 5. IV. 22). — The Bristol air-cooled radial engines (Ae., 3. V. 22). — The french engine competition (Ae., 26. IV. 22). — On the air-line collision (Ae., 12. IV. 22). — Aviation and national defence (E., 31. III. 22). — Der deutsche Luftverkehr im Jahre 1921 (Ill. Fl. W., 29. III. 22). — Die deutsche Luftfahrt nach dem 5. Mai 1922 (Z. Fl. u. Mo., 13. IV. 22). — Der Luftverkehr des Auslandes (Ill. Fl. W., 29. III. 22). — The South Atlantic flight (Ae., 26. IV. 22). — An investigation of the possibilities attaching to aerial co-operation with survey, map-making and exploring expeditions (J. U. S. I., II. 22). — Die Rohrpost im Flugzeug (Der Funker, III. 22). — M. Breguet on the reduction of air transport costs (Ae., 19. IV. 22). — The Nice meeting (Ae., 19. IV. 22). — On the second Croydon meeting (Ae., 19. IV. 22). — Luftpostfragen 1922 (H., 13. V. 22). — The Boothby gas armoured tank (Ae., 26. IV. 22). — Gyrosextant et gyroclinomètre, système Bonneau, Le Prieur et Derrien (La Technique Moderne. 22. I. 22). — Le navigraphe, système Le Prieur (La Technique Moderne, 22. II. 22). — Nutzanwendung des Segelfluges (Z. Fl. u. Mo., 20. IV. 22). — Wireless at the air conference (Ae., 26. IV. 22).

Elektrizität, Telegraphie, Telephonie und andere Nachrichtenmittel.

Radio-activity (Eg., 31. III. 22). — Die Hauptfunkstelle Norddeich (El. Z., 6. IV. 22). — Die neue Großstation von Long Island (Der Funker, IV. 22). — Long-distance radiotelegraphy (Eg., 28. IV. 22). — Über Erdantennen, ihre Wirkungsweise und Verwendung (Der Funker, III. 22). — 25 Jahre Funkentelegraphie in Deutschland (Der Funker, III. 22). — Funkentelegraphische Einrichtungen auf Schiffen (W. u. R., 7. V. 22).

Nautische Fragen.

Elektrische Leitkabel für die Schiffahrt bei Nebel (Mo. u. Mo., 9. IV. 22). — Die Zukunft unseres nautischen Ausbildungswesens (Sf., 1. V. 22). — Die deutsche Seewarte und ihre Nebenstellen (H., 6. V. 22). — Die aerologischen Flugzeugaufstiege der deutschen Seewarte im Jahre 1921 (A. H., Heft 4, 22). — Funkentelegraphische Zeitsignale (H., 29. IV. 22). — Sturmwarnung (M. Fis. V., IV. 22). — Kreuzer „Meduſa" im Eise des Rigaischen Meerbusens (Ms., II. u. III. 22). — Zur Geschichte des Kompasses (Ms., III. 22). — Developments in the use of paraffin for coast lighting (Eg., 5. V. 22).

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Recent developments in motor lifeboats (Eg., 21. IV. 22). — Submarine disaster: H 42 lost with all hands off Gibraltar (N. M. R., 29. III. 22).

Jacht- und Sportangelegenheiten.

Die sittliche Bedeutung des Sports (Mi., 8. IV. 22). — Wie bereite ich mich auf die Meisterschaften des Reichsheeres und der Reichsmarine vor? (Mi., 20. IV. 22).

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW 68, Kochstr. 68—71.

Digitized by Google

Die Rolle der Seemacht in der französischen Geschichte.

Von Vizeadmiral a. D. A. Meurer.

I.

In den nachfolgenden Zeilen soll versucht werden, das Auf und Ab in der Entwicklung der französischen Marine im Verlaufe der geschichtlichen Vorgänge der letzten Jahrhunderte in großen Zügen zu schildern und den Zusammenhängen nachzuspüren, die zwischen Seehandel, Kolonialwesen und Flottenmacht auf der einen Seite und der inneren wie äußeren Politik Frankreichs auf der anderen Seite bestanden, wie sie sich gegenseitig beeinflußt haben und voneinander abhängig gewesen sind, und wie ein Nachlassen auch nur auf einem dieser Gebiete, sei es Seehandel oder Kolonialmacht, Flotte oder Staatskunst, sogleich die anderen in Mitleidenschaft zog. Am meisten gilt dies von der Flotte, dem wichtigsten, aber auch empfindlichsten Werkzeug jeder auswärtigen Politik eines an das Meer grenzenden und damit vom Meere abhängigen Staates. Zugleich bietet gerade die Geschichte der französischen Seemacht mit ihrem häufigen und auffallenden Wechsel von Aufstieg, Blüte und schnellem Verfall ein sehr lehrreiches Beispiel für den schwerwiegenden und oft verhängnisvollen Einfluß des Volkscharakters auf die Entwicklung der Marine. Es handelt sich mit einem Worte darum, eine Ansicht der neueren geschichtlichen Entwicklung Frankreichs vom Blickpunkte der Seemacht aus zu gewinnen. Hierbei kann im Interesse einer möglichst gedrängten und übersichtlichen Darstellung ohne Schaden von der Schilderung einzelner Schlachten und Gefechte und aller Einzelheiten der zahlreichen Seekriege, in die Frankreich im Laufe der letzten drei Jahrhunderte verwickelt war, abgesehen werden, um den Zusammenhang der Dinge und die großen Gesichtspunkte nicht unnötig zu verwischen. Die genauere Kenntnis der Vorgänge kann sich jeder, der sich für die eigentliche Seekriegsgeschichte interessiert, leicht aus den vorhandenen ausgezeichneten Quellenwerken verschaffen*).

In seinem für das Verständnis der Seemacht als solcher grundlegenden Werke hat Admiral Mahan (Influence of Sea Power, S. 27 ff.) als die Elemente der Seemacht eines Staates dessen geographische Lage und Ausdehnung, sein Klima, seine Bodenschätze und seine Hilfsquellen, die Zahl seiner Bewohner, Charakter des Volkes und Art der Regierung bezeichnet und in meisterhafter Darstellung bewertet und gegeneinander abgewogen. In mehr als einer dieser Beziehungen, besonders was die Lage zum Meere, Reichtum an Häfen, Klima und Fruchtbarkeit des Bodens anbetrifft, ist Frankreich auffallend bevorzugt gegenüber allen anderen europäischen Völkern, selbst gegenüber England. Die eigentlichen wirtschaftlichen Voraussetzungen und Grundlagen einer starken Seemacht sind ohne Zweifel Gewerbefleiß, Handel, Schiffahrt und Kolonien. Seemacht selbst jedoch ist ohne militärische Kraftanspannung nicht denkbar. Ein

*) Als hauptsächlichste Quellenwerke kommen u. a. in Betracht: Rittmeyer, Seekriege und Seekriegswesen, 1907, Berlin, 2 Bände. Stenzel, Seekriegsgeschichte, Hannover 1911, 5 Bände. Zimmermann, Die europäischen Kolonien, 5 Bände, Berlin 1896. Roloff, Geschichte der europäischen Kolonisation, Berlin 1913. Mahan, Captain, U. S. N., Influence of Sea Power upon History und French Revolution and Empire, London 1890 und 1891. Du Sein, Histoire de la Marine de tous les peuples, Paris. Laird Clowes, The Royal Navy, London 1901. Corbett, England in the Mediterranean, London 1904. Stevens and Westcott, History of Sea Power, New York 1920. Sehr lehrreich auch: Frhr. v. Maltzahn, Der Seekrieg, Leipzig 1906. Speck, Seehandel und Seemacht, Leipzig 1900.

Digitized by Google

starker Drang nach Betätigung über See, nach Handelsgewinn und -erfolg muß aber nicht nur von einer weitblickenden Regierung geweckt und gefördert, geleitet und politisch verwertet werden, er muß auch tief im Blute des Volkes liegen. Gerade an diesem stetigen, nicht zurückzudämmenden Trieb nach außen, auf das Meer, in die Welt hinaus, auf Betätigung und Ausbreitung über See hat es den Franzosen gefehlt, und so Großes sie auch zu Zeiten auf diesem Gebiete geleistet haben, es war und blieb nur Stückwerk, oft nur von oben her gefördert, manchmal auch nur vom Volke selbst, ohne Unterstützung der Regierung, leidenschaftlich betrieben, ein Umstand, der von Mahan in seiner Kritik der Elemente der Seemacht nicht immer genügend gewürdigt wird, weil er in erster Linie das Beispiel Englands berücksichtigt, wo Volk und Regierung in Fragen der Seemacht — im Gegensatz zu Frankreich — immer einig waren. Gerade in diesen Fragen müssen Volk und Regierung ständig Hand in Hand gehen, sich gegenseitig fördern und anspornen und von gemeinsamem Verständnis getragen sein. Nur wenn es der Staatsleitung gelingt, die inneren Gegensätze der Fraktionen und Parteiungen in dieser Lebensfrage der Nation auszugleichen, kann die Seemacht sich ungestört zu einem Lebenselement des Volkes entwickeln. Gerade die Geschichte der französischen Seemacht bietet hierfür die sprechendsten Beweise. Die Gründung oder auch nur die Erhaltung, gar erst der Wiederaufbau einer achtunggebietenden Seemacht ohne die begeisterte Anteilnahme des ganzen Volkes hat sich nach allen Lehren der Geschichte als ebenso aussichtslos erwiesen wie das gleiche Beginnen ohne die verständnisvolle Führung einer starken Regierung. Von den Elementen der Seemacht ist diese sich gegenseitig befruchtende Zusammenarbeit von Volk und Staat eines der wichtigsten, obwohl es nur zu oft außer acht gelassen oder vernachlässigt wird. So war es auch in Frankreich. Wie die Römer, besaßen die Franzosen wohl zu Zeiten Seemacht, aber sie waren nie im eigentlichen Sinne ein seefahrendes Volk. Nur Völker, denen Wikingerblut in den Adern fließt, haben diesen unwiderstehlichen Drang auf das Meer hinaus, der allein zu Seefahrt und Seemacht führt, der, einmal geweckt, nicht wieder erlischt, mag er auch zeitweise nach schweren Krisen und politischen Rückschlägen scheinbar zurücktreten. In Frankreich aber kam das Interesse für die Seemacht immer von außen her und bedurfte zu seiner Entfachung immer von neuem der fürsorglichen Tätigkeit großer Staatsmänner und Führer. Dann ebbte es wieder ab, neuer Belebung harrend, denn der Geist des französischen Volkes und damit auch seiner Regierungen war durch innerste Wesensart und durch den Lauf der Geschichte, trotz der wunderbaren Lage des Landes zum Meere, ein durchaus kontinentaler, auf festländische Ausbreitung und Stärkung seines politischen, militärischen und kulturellen Einflusses gerichtet. Von den Tagen Karls VIII. (1483—98) an bis zur neuesten Zeit ging der leidenschaftliche Sinn des französischen Volkes dahin, in alle festländischen Verwicklungen und Machtfragen bestimmend einzugreifen. Damit entfremdete sich das französische Volk ganz von selbst dem Meere und überließ dessen Beherrschung und alle seine Schätze — freilich nicht ohne lange und schwere Kämpfe — den seemännisch tüchtigeren Briten.

II.

Die Geschichte der französischen Seemacht ist in der Hauptsache eine Geschichte der kriegerischen Auseinandersetzung mit England. Schon im Mittelalter haben Engländer und Franzosen im 14. und 15. Jahrhundert über 100 Jahre lang blutig miteinander gerungen. Damals handelte es sich aber durchaus um festländische Ziele und um Kämpfe auf festem Land; damals schon ist jener

Digitized by Google

Nationalhaß zwischen beiden Völkern geboren, der allen zeitweisen Bündnissen zum Trotz immer wieder durchbricht. Da beide Völker durch das Meer voneinander getrennt waren, spielte naturgemäß auch die Seemacht eine Rolle, aber nur eine ganz nebensächliche, als Brücke für den allein entscheidenden Landkrieg. Die Kriege jener Zeit wurden zwar über See geführt, aber nicht zur See ausgefochten. Die einzelnen Schiffe, meist Ruderschiffe, waren, wenn sie in Kampf gerieten, lediglich Kampfplatz streitender Ritter und Knechte, sie waren noch nicht Waffe und Kriegswerkzeug an sich. Erst mit der Entwicklung des Segelschiffes im Zeitalter der Entdeckungen, zu Anfang des 16. Jahrhunderts, wurde aus dem Schiffe als Kampfplatz eine Waffe der Seemacht. So ist die Zeit der großen überseeischen Entdeckungen die Geburtsstunde der Kriegsflotten geworden, die nunmehr, wenn auch in sehr langsamer Entwicklung, an die Seite der Söldnerheere als selbständige Machtmittel staatlicher Politik zu treten begannen.

Auch Frankreich hat früh schon an dieser Entwicklung teilgenommen, obwohl es ebensowenig wie Holland und England zu den eigentlichen, Kolonien gründenden Mächten der damaligen Zeit gehörte. Dies waren vielmehr fast ausschließlich die Portugiesen und Spanier. Trotzdem erschienen sehr bald auch die Franzosen auf dem Plane, um sich an der Erschließung und Ausbeutung der neuentdeckten, angeblich von märchenhaften Schätzen strotzenden Kolonialgebiete zu beteiligen. Aber hinter diesen Bestrebungen stand keine staatliche Macht, denn Frankreich war zu jener Zeit der Schauplatz wilder Religionskriege und innerer Parteiungen. Kolonien ohne Macht des Mutterlandes, d. h. ohne eine starke Flotte zu ihrem Schutze, werden im allgemeinen nur zu bald die Beute raubgieriger Feinde. Ausnahmen, wie die Pflanzstädte griechischer Kleinstaaten im Altertum, wie die holländischen Kolonien in unsern Tagen, verdanken ganz besonderen historischen und politischen Verhältnissen ihr Bestehen und entkräften nicht die Regel.

Erst Kardinal Richelieu (Minister von 1624—42), neben Napoleon I. der größte Staatsmann Frankreichs, erkannte klar, daß Kolonialpolitik ohne Flotte inmitten starker Seemächte dasselbe ist wie ein Haus auf Sand bauen. Mit der ihm eigenen Großzügigkeit nahm er den gleichzeitigen Aufbau von Flotte und Kolonien in die Hand und wurde damit der eigentliche Gründer der französischen Seemacht. Er förderte mit allen Kräften die schon unter Heinrich IV. (1589—1610) begründeten Siedlungen kühner Abenteurer an der ostamerikanischen Küste durch Erteilung von Hoheitsrechten an Handelskompagnien, ließ Schiffe ausrüsten und befrachten, ermunterte Kolonisten und Unternehmer u. a. m. Aber der bekannte französische Philosoph Montaigne behielt mit seinem skeptischen Urteile recht, wenn er sagte (Essais I, Des Cannibales): „Ich fürchte, daß bei uns die Augen größer sind als der Mund; ich fürchte, daß wir mehr Neugierde als Fähigkeit besitzen und daß wir alles umfassen (embrasser) wollen, aber nur Wind in den Armen behalten." Hier zeigt sich schon deutlich die Eigenart des französischen Nationalcharakters, mit großem „Elan" eine Sache zu beginnen, um dann bei auftretenden Schwierigkeiten zu erlahmen. „Ein Volk, welches sich vornimmt, eine Seemacht zu schaffen, tritt damit in eine der größten und weittragendsten Unternehmungen ein, die es sich vorzusetzen überhaupt imstande ist."*) Schon damals fehlte dem französischen Volke das innere Bedürfnis nach Ausbreitung über See, nach

*) Treffender Ausspruch des preußischen Gesandten am Bundestage, v. Radowitz, 1848.

Digitized by Google

Seemacht und Kolonialmacht, und die Zweifler behielten recht, die da meinten, daß es den Franzosen zu gut ginge im eigenen Lande, um dauernd in die Ferne zu streben!

Wie für die Siedlungen der „Nouvelle France" am Lorenzstrom in Nordamerika, setzte sich Richelieu auch für die Gründung einer starken Flotte ein. In einer Zeit, in der der Begriff einer Kriegsmarine erst im Entstehen war und in der sowohl in Holland als auch in England die Kriegsflotten noch zum größten Teil aus bewaffneten Handelsschiffen bestanden, ließ Richelieu schon auf den von ihm gegründeten Staatswerften Kriegsschiffe bauen und bekümmerte sich vor allem um die bei weitem schwierigste Aufgabe jeder Flottengründung, um die Heranbildung eines tüchtigen Seeoffizierkorps als Ersatz der bisher bei etwaigen kriegerischen Verwicklungen einfach in die Flotte eingestellten Handelsschiffsoffiziere. Damit schuf er den Kern des späteren französischen Seeoffizierkorps, das sich bis zur Revolution hauptsächlich aus Edelleuten ergänzte. 1642 besaß die königliche Marine etwa 60 seetüchtige und gut ausgerüstete Kriegsschiffe, deren größtes 1800 t verdrängte; sie konnte sich mit jeder anderen messen. Zugleich beförderte er Seehandel und Schiffahrt, die beiden Arme, die ein Volk auf das Meer hinausstreckt, um sich seiner Schätze zu bemächtigen.

Den hohen Plänen des großen Staatsmannes war keine Erfüllung bestimmt. Montaigne behielt recht. Nach Richelieus Tode verfiel sein Werk, als innere Unruhen unter der Regierung des Kardinalministers Mazarin (1642—61) ausbrachen und die damals mächtigste europäische Großmacht, Spanien, diese Wirren benutzte, um Frankreich durch die Kriege der „Fronde", des gegen das Königtum sich empörenden Adels, unter spanische Botmäßigkeit zu bringen, eine Folge des Gegensatzes zwischen den Häusern Habsburg und Bourbon, der die Geschichte des 16. und 17. Jahrhunderts so stark beeinflußt hat. Es bedurfte der ganzen Klugheit und Geschicklichkeit des Italieners Mazarin, um nach jahrzehntelangen Kämpfen zugleich mit der inneren die auswärtige Gefahr zu bannen. Der „pyrenäische Friede" mit Spanien (1659), des Kardinals letzter und größter Erfolg, besiegelte zugleich den Niedergang Spaniens und die innere Einheit Frankreichs, und damit dessen Aufstieg zur Großmacht. Die französische Seemacht aber, vom französischen Volk nur schwach gestützt, von der Regierung vernachlässigt, mußte bei den inneren Wirren verkümmern, und wenn die nordamerikanischen Siedlungen nicht ganz verloren gingen, so lag es nur daran, daß niemand ihrer begehrte. Das bittere Wort, das Richelieu in seinem Testamente seinen Landsleuten nachsagt, hatte sich bewahrheitet: „Les voyages qui sont de longue haleine sont peu propres à leur naturel."

III.

Mit dem Tode Mazarins (1661) begann nach Beendigung der Bürgerkriege ein neuer Anlauf Frankreichs zu Seegeltung und Seemacht. In diesem Jahre ergriff der 23jährige Ludwig XIV. die Zügel der Regierung. Es ist, besonders nach dem Vorgange Voltaires (s. dessen „Siècle de Louis XIV.", Kap. VII und XXIX), oft behauptet worden, mit diesem Tage hätte die glor- und ruhmreiche Selbstregierung des „Roi Soleil" begonnen. Davon kann keine Rede sein. Nur in Nebendingen und Etikettefragen war er schon im Anfang seiner Regierung unbeschränkter Selbstherrscher. Die größten Werke von bleibendem Wert für Frankreichs Aufstieg haben andere in seinem Namen vollbracht, bis er selbst alles regeln zu können vermeinte und — alles verdarb! Er war ganz und gar kein Napoleon oder Friedrich der Große, wohl aber hatte er das Glück — oder besser gesagt, das Geschick, gleich zu Anfang seiner Regierung eine Reihe kluger

Digitized by Google

und weitblickender Ratgeber zu finden, denen er im ersten Jahrzehnt seiner Laufbahn fast völlig freie Hand ließ. Was den Wiederaufbau der französischen Seemacht anbetrifft, so kommt von diesen Ministern des Königs vor allem Jean Baptiste Colbert (1619—1683) in Betracht, ein wahrhaft großer Mann, der mit eiserner Tatkraft Ordnung in dem Wirrwarr schuf, den er vorfand, und neues Leben aus den Ruinen weckte. Colberts leitender Gedanke war, die durch die Bürgerkriege völlig zerrüttete Wirtschaft Frankreichs wieder aufzurichten. Mit innerer Leidenschaft widmete er alle Kräfte und die reichen Hilfsmittel seines Geistes dieser wahrhaft riesenhaften Aufgabe; auf allen in Betracht kommenden Gebieten: Finanzen, Gewerbe, Verkehr, Handel und Schiffahrt wirkte er bahnbrechend und belebend zugleich, beseitigte die Binnenzölle zwischen den Provinzen, ließ Kanäle bauen, schuf Handelsmärkte und Schutzzölle und vieles andere mehr. Mit besonderer Tatkraft aber widmete er sich der Wiederaufrichtung des französischen, von Richelieu begründeten Kolonialreiches, eines der wichtigen Elemente der Seemacht. Um sein Werk in Ruhe fördern zu können, gelang es ihm überdies, den König in den ersten zehn Jahren seiner Regierung zu einer im allgemeinen friedlichen Außenpolitik zu veranlassen. Schon nach wenigen Jahren blühten die reichen französischen Besitzungen über See sichtlich auf, vor allem die Zuckerinseln in Westindien (französischer Zucker beherrschte damals den Weltmarkt), und um 1670 schon übertraf der Umfang des französischen Kolonialreiches um das Mehrfache den aller anderen westeuropäischen Staaten, England einbegriffen.

Mit klarem Blick hatte Colbert erkannt, daß für einen Staat, der an das Meer grenzt und als Kolonial- und Handelsmacht mit allen seinen Belangen tausendfach mit dem Meere verknüpft ist, eine starke Flotte unerläßliche Vorbedingung und Grundlage seiner Weltstellung ist. Als er die Geschäfte als Marineminister übernahm, war die französische Flotte in jammervollem Zustande. Er fand 30 schlechtbemannte, schlechtsegelnde, schlechtbewaffnete Linienschiffe vor, in ähnlichem Zustande alles andere, was zu einer Flotte gehört; vor allem die Werften. Bei seinem Tode 1683 waren 96 Linienschiffe und 42 Fregatten kriegsbereit. Davon 12 mit über 100 Geschützen, weit mehr, als England damals besaß. Damit nicht genug, baute er die Werften und Stützpunkte*) aus, versah sie mit allen nötigen Einrichtungen, wie Docks, Arsenalen, Waffenfabriken, Kasernen, befreite den Mannschaftsersatz von dem damals üblichen mangelhaften und kostspieligen Werbesystem und richtete als erster seit den Tagen Roms für die gesamte seemännische Bevölkerung die allgemeine Wehrpflicht, die berühmte Inscription maritime ein, die in ihren Grundzügen noch heute in Frankreich in Gültigkeit ist. In den zahlreichen und wetterharten Seeleuten und Fischern der französischen Küstenbevölkerung verfügte er damit jederzeit über einen ausgezeichneten Stamm von Matrosen für die Kriegsschiffe. Keine europäische Flotte war in jenen Jahren so kriegsmäßig ausgebildet, so vollzählig bemannt, so ausreichend mit allem Material versehen, wie die französische, keine arbeitete so wie sie in ihrem innern Dienstbetrieb nach so gesunden Anordnungen und Vorschriften. Diese sogenannten „Ordonnances de Louis XIV. pour les armées navales et arsénaux de Marine“**) sind ein wahres Muster weiser Voraussicht und umfassender Fürsorge für den gesamten Dienstbetrieb innerhalb einer Flotte. Viele ihrer Vorschriften gelten noch heute. Colberts Hauptsorge

*) Werften bestanden damals in Toulon, Brest und La Rochelle, Stützpunkte für den Kreuzerkrieg in Le Hâvre und Dünkirchen.

**) Siehe Marine-Rundschau September 1910, ein Aufsatz hierüber von Kurth.

Digitized by Google

galt der Ausbildung der Flotte zum Gefecht; es war sein hohes Ziel, aus den Trümmern, die er beim Regierungsantritt Ludwigs vorfand, ein vollwertiges Kriegsinstrument zu schaffen. Unerläßliche Vorbedingung dafür war und bleibt ein gut ausgebildetes, von einheitlichem nationalen Geiste beseeltes Offizierkorps, dessen Heranbildung der große Minister sich mit allen Kräften widmete, wobei ihn der ritterliche Geist des französischen Adels und dessen kriegerischer Sinn lebhaft unterstützte. Es genügte nicht mehr wie bisher, ein Schiff seemännisch richtig bei jedem Wetter zu führen, aus den regellosen Einzelschiffskämpfen bis zur Mitte des Jahrhunderts entstand die Leitung des Artilleriekampfes in der Linie. „Jetzt bildete die bewegte Linie das Kampfinstrument, und es entstand aus Schiffer und Soldat der Seeoffizier"*). Colberts ganzes Leben und Wirken ist so recht ein Beweis für Treitschkes Wort: „Männer machen die Geschichte", und Leopold v. Ranke (Französ. Gesch., Bd. III, 494) sagt von ihm in einer seiner schönsten Schilderungen großer Männer: „Ein Menschenleben voll Größe, Ernst und Schicksal; der Name mit der Idee zusammenfallend, erhebt sich in stolzer Einsamkeit aus der Nacht des Jahrhunderts; auch nachfolgende Veränderungen der Meinungen können ihn nicht herabsetzen."

Ein günstiges Geschick bewahrte Colbert davor, den Zusammenbruch seines Lebenswerkes, des von ihm geschaffenen blühenden Kolonialreiches und der starken Flotte, zu erleben. Was war es nun, das diesen stolzen Bau französischer Seemacht zu Falle brachte? Man kann es mit einem Worte sagen: Die völlig auf festländische Eroberungen und Erpressungen in Deutschland, Belgien, Holland, Spanien und Italien gerichtete Gewaltpolitik Ludwigs XIV. „Frankreich hatte von jeher im Osten nur seine Mäßigkeit und Gerechtigkeit als Grenzen," wie Friedrich der Große einmal mit seherischem Blicke in die Zukunft sagt, also gar keine! Im Westen und Norden aber wurden ihm die Grenzen gesetzt, und zwar von England. Jeder Krieg einer Festlandsmacht, in dem England als Feind zu bekämpfen ist, ist in seinem innersten Wesen ein Seekrieg, mag er sonst noch so viele andere Kampffronten haben. Der König aber verstand das gewaltige Kriegsinstrument, das ein genialer Minister ihm geschmiedet, weder zu werten noch zu gebrauchen; er wollte nicht einsehen, daß ein Seekrieg ein Krieg auf See ist und daß man eine Seemacht wie England niemals auf dem Lande, sondern nur mit den gleichen Waffen, d. h. mit der Flotte und deren rücksichtslosem Einsatz, besiegen kann. Diese Wahrheit verstanden schon damals nur die eigentlichen Seevölker, die Engländer und Holländer — und so ist es bis zum heutigen Tage geblieben.

Schon im ersten Kriege, den Ludwig führte, sollte sich diese falsche Einstellung seiner Politik zeigen. Im zweiten englisch-holländischen Kriege (1665—67) stand Frankreich als Verbündeter an Hollands Seite: die glänzendste Gelegenheit, mit Hilfe der starken holländischen Flotte unter Führern wie de Ruyter und Tromp die englische Seemacht ein für allemal zu vernichten. Aber der König verstand das Gebot der Stunde nicht; die Weltgeschichte hätte sonst einen anderen Lauf genommen. Heimlich haßte er das freiheitlich-republikanisch-protestantische Holland, neidete dessen blühenden Seehandel und neigte vielmehr zu dem prunkliebenden, wesensverwandten Karl II. von England, dem damaligen Beherrscher des Inselreichs, hinüber. So hielt er seine Flotte zurück und ließ Holland beim Friedensschluß im Stich. Damit bahnte sich das Bündnis mit England an, und als der dritte englisch-holländische Krieg (1672—74) ausbrach, trat er offen auf Englands Seite. Damals rettete das Genie Ruyters, des größten Seehelden aller Zeiten, Holland vor dem scheinbar sicheren Untergang im Kampfe gegen er-

*) Siehe Freiherr v. Maltzahn „Der Seekrieg", Leipzig, Teubner, S. 32.

Digitized by Google

drückende Übermacht. — Zum ersten Male in der neueren Geschichte wurde in diesem Kriege nicht um örtliche Erfolge, um Deckung von Geleitzügen, um Schutz gegen feindliche Landungen gekämpft, sondern bewußt in großen Seeschlachten um die Seeherrschaft. An diesen Schlachten beteiligte sich auch die französische Flotte, aber es gelang ihr nicht, Lorbeeren zu pflücken; immer war des Königs ganzes Interesse dem Krieg an den Landfronten gewidmet. Erst als England heimlich einen Sonderfrieden mit Holland schloß und Spanien auf Hollands Seite trat, fand sich in dem nun folgenden Seekriege (1674—78), der sich in der Hauptsache im Mittelmeere abspielte, Gelegenheit zu größeren Taten für die französische Flotte. Im Mittelmeer blühte damals der französische Levantehandel, den schon Richelieu geweckt, Colbert mächtig gefördert hatte; dort lagen mehr noch als im Norden und Westen die Seeinteressen Frankreichs, und ihnen galt der Angriff der vereinigten holländisch-spanischen Flotte unter de Ruyters Führung. Aber in dem französischen Admiral Duquesne hatte er einen ebenbürtigen Gegner gefunden. Ruyter, von den Spaniern höchst mangelhaft unterstützt, unterlag in mehreren Seeschlachten und erhielt selbst bei Agosta 1676 die Todeswunde. Allerdings waren die Franzosen stets in der Übermacht; aber es ist ja die Kunst aller Kriegführung, an der entscheidenden Stelle die Übermacht zu haben und die Schwächen des Feindes auszunutzen. Koalitionskriege zur See bieten in besonderem Maße solche Schwächen, denn wenn es schon schwierig ist, verbündete Heere im Landkriege zu einheitlichem Handeln zu zwingen, so gilt dies doppelt zur See. Als de Ruyter allein in der Nordsee Engländern und Franzosen gegenüberstand, schlug er sie zu wiederholten Malen und rettete damit Holland vor dem sicheren Untergange; im Mittelmeer mit den Spaniern zur Seite mußte er einem kraftvollen Führer gegenüber unterliegen. Auf dem Meere ist der Starke allein meist jeder noch so mächtigen Koalition überlegen. Der Aufstieg der britischen Seemacht zur Weltmacht in den letzten drei Jahrhunderten beweist dies schlagend (zugleich das Geheimnis der englischen Größe!). Auch im Landkriege hatte Ludwig damals gute Erfolge gegen die infolge seiner Übergriffe wider ihn seit 1674 zusammengeschlossene europäische Koalition. Im Frieden von Nymwegen (1678) konnte er daher seine Landeroberungen größtenteils sichern, aber gegenüber den Seemächten Holland und England (das ganz zuletzt heimlich auf Hollands Seite getreten war), mußte Frankreich in eine starke Herabsetzung der Schutzzölle willigen. Zudem hatte der von den holländischen Kreuzern rücksichtslos geführte Kaperkrieg dem französischen Seehandel die schwersten Wunden geschlagen. Der Friedensvertrag lähmte ihn noch weiter. Damit war Colberts gewaltiges Werk eines Wiederaufbaus der Gesamtwirtschaft Frankreichs, wenn auch noch nicht vereitelt, so doch schon erschüttert. Es bewahrheitete sich von neuem die Lehre, daß eine Seemacht ohne den Rückhalt einer starken Handelsschiffahrt einem Baume ohne Wurzeln gleicht, der schließlich verdorren muß.

Nach außen hin befand sich Ludwig damals auf dem Höhepunkt seiner europäischen Machtstellung. Doch auch an ihm bewährte sich das historische Gesetz, daß ein Übermaß der Macht stets zu ihrem Mißbrauch führt. Er hatte seine größten Erfolge im Landkriege errungen; sein Staat war festgefügt, sein Heer, das erste stehende Heer seit den Tagen der Römer, ward von großen Feldherrn geführt und schien unbesiegbar, seine Flotte war immer noch der englischen überlegen und soeben siegreich im Mittelmeer gewesen. Ruhmbegierig und herrschsüchtig, wie er seinem innersten Wesen nach war, glaubte Ludwig sich alles erlauben zu können und streckte seine Hand nicht nur nach der deutschen Kaiserkrone, sondern auch nach zweifellos deutschen Landschaften am Rheine aus. Als hohes Ziel schwebte ihm die Oberherrschaft in Europa vor. Ganz von selbst ergab sich

Digitized by Google

daraus eine Vernachlässigung der von Colbert gewiesenen Ziele auf das Meer hinaus, auf eine mehr friedlich geartete, aber ganz gewiß nicht minder glorreiche Weltmachtstellung Frankreichs über See. In glänzender Schilderung erörtert Mahan (Infl. of Sea Power, S. 168 ff.) die für Frankreich verhängnisvollen politischen und wirtschaftlichen Folgen dieses Verzichtes auf Seeherrschaft und auf einen weltumspannenden Seehandel. Beides hätte damals sehr wohl im Bereiche der Möglichkeit gelegen. Aber es darf nicht verkannt werden, daß der Entschluß des Königs, sich einer festländischen und nicht einer maritimen Machtstellung zuzuwenden, durchaus dem für äußeren Ruhm und glanzvollen Vorrang begeisterten Gemüt des französischen Volkes entsprach. Ludwig hat nicht das französische Volk auf neuen Wegen mit sich gerissen, wie einst Bismarck das deutsche, sondern er ward in seiner kontinentalen Politik getragen von dem Wunsch und Willen seines ganzen Volkes. Den ungeheuren Wert der Seemacht für ein politisch aufstrebendes Volk, ihre entscheidende Bedeutung für die Weltstellung eines an das Meer grenzenden Staates, ihren erzieherischen, den Blick schärfenden, den Lebensatem weitenden Einfluß auf das ganze Volk hat die französische Nation damals nicht und heute nicht verstanden — wie der Weltkrieg von 1914 wiederum gezeigt hat. — „Was nicht im Geiste einer Nation Wurzel gefaßt hat," sagt Ranke einmal, „kann nicht zur vollen Blüte kommen." Noch kurz vor seinem Tode hat Colbert dem König dringend die Ausbreitung des französischen Einflusses auf die außereuropäische Welt ans Herz gelegt, auf das ganz außerordentliche Aufblühen der französischen Besitzungen in Amerika hingewiesen und ihm angeraten, die Überlegenheit Frankreichs zur See dazu auszunützen, der Welt den Stempel französischen Geistes aufzudrücken. Aber der König und mit ihm das französische Volk wollten und konnten nicht von ihren imperialistischen Träumen lassen. „Indem die Politik Ludwigs nur den Rhein sah, vergaß sie das Meer, das Frankreich von drei Seiten umspült. Sie hat Frankreich um eine leitende Stelle in der Welt gebracht, denn eine solche war nur auf dem Meere, nicht in karolingischen Träumen zu erwerben"*). Wie sehr diese rein europäische Machtpolitik der französischen Volksseele entspricht, sehen wir ja heute wieder. Die dritte Republik denkt und handelt nicht anders als die Bourbonen und die Napoleoniden, — es ist Frankreichs Schicksal, sich erobernd nach Osten zu wenden, wie es das unsere ist, die deutschen Grenzen kämpfend zu schützen.

IV.

Die entscheidende Wende der französischen Politik im 17. Jahrhundert vollzog sich nach Colberts Tode in den letzten Jahren vor dem pfälzischen Erbfolgekriege (1688—97). Durch Ludwigs unverhüllte Raubpolitik gegen deutsche und flandrische Gebiete war es klar geworden, daß der König auf eine entscheidende Vorherrschaft auf dem Festlande hinarbeitete. „Aber in großen Gefahren," sagt Ranke in seiner meisterhaften Studie »Die großen Mächte«, „kann man getrost dem Genius vertrauen, der Europa immer noch vor der Herrschaft jeder einseitigen und gewaltsamen Richtung beschützt, jeden Druck von der einen Seite noch immer Widerstand von der anderen entgegengesetzt und die allgemeine Freiheit und Sonderung glücklich gerettet hat." Damals bildete sich der Begriff des europäischen Gleichgewichtes aus, gegenüber den Anmaßungen des „exorbitanten Hofes von Versailles", wie man sich bezeichnend ausdrückte. Der Vater dieses politischen Prinzips, das heute noch in manchen Köpfen jenseits des Kanals herumspukt, war Wilhelm III. von Oranien, der große Statthalter Hollands, der geschworene Feind

*) Siehe Dietrich Schäfer, Weltgeschichte der Neuzeit, I, 321.

Digitized by Google

des Sonnenkönigs, dem er dessen haßerfüllte Einkreisungspolitik gegen sein Vaterland nie verzeihen konnte. Er war es, der die „große Koalition" gegen Frankreich zusammenbrachte. Als Ludwig XIV., wie mit Blindheit geschlagen, dem Oranier 1688 die Landung in England, die er leicht hätte verhindern können, gestattete und dadurch die englische Königskrone nach Entthronung des letzten Stuart an Wilhelm fiel, brach der Sturm los, der ein Jahrhundert und länger die ganze Welt mit Waffenlärm und fast unaufhörlichen schweren Erschütterungen erfüllen sollte: der Kampf Englands gegen die französische Macht. Durch seine falsche Politik hatte Ludwig fast ganz Europa, einschließlich Kaiser und Reich, gegen sich in Waffen. Damals, wie immer in der Geschichte, bewährte sich das gewaltige Wort Napoleons: „Die Politik ist das Schicksal!"*) Nicht Schlachten und Gefechte entscheiden nach des Korsen Wort das Geschick der Völker, mögen sie noch so viel Ruhm und Ehre an ihre Fahnen knüpfen, sondern die Politik, die ungünstige Kriege zu vermeiden und im Kriege selbst oder beim Friedensschluß auch militärische Niederlagen in politische Erfolge zu verwandeln versteht — oder die in dieser wichtigsten Aufgabe versagt! Insofern ist der Staatsmann für Leben und Entwicklung eines Volkes oft wichtiger als der Feldherr. Infolge der überspannten, mithin falschen Kontinentalpolitik Ludwigs XIV. wurde der nun unvermeidlich gewordene Krieg (1688—97) ein allgemeiner europäischer Koalitionskrieg gegen Frankreich, das von allen Seiten eingekreist war. Zu Lande zwar vermochten die französischen Heere dank ihrer vorzüglichen Ausrüstung und Führung den Feinden fast überall, am Rhein, in den Niederlanden, in Savoyen und Spanien, harte Schläge auszuteilen, aber zur See ward er gegen Frankreich entschieden, obwohl er gerade in den ersten Kriegsjahren den Höhepunkt der französischen Flottenmacht und den größten Ruhm des Lilienbanners bedeutet. Die französische Flotte besaß gleich zu Anfang die Seeherrschaft, deckte eine Landung in Irland und besiegte unter dem tapferen Tourville 1690 bei Beachy Head die vereinigte englisch-holländische in einer glänzenden Schlacht, dem letzten großen Seesiege der Franzosen. Aber statt nun den Sieg durch Ansetzung des Landkrieges an der englischen Küste auszunützen, verlor Tourville auf ausdrücklichen königlichen Befehl kostbarste Zeit mit seiner zwar in Frankreich vielgerühmten, strategisch aber ganz unwirksamen „Campagne au large", der Jagd auf Geleitzüge feindlicher, reichbeladener Handelsschiffe, bis weit in den Ozean hinaus. Das einzige greifbare Ergebnis bestand darin, daß die feindliche Hochseeflotte folgte und dadurch den Kanal den französischen Kapern freigab, die unter verwegenen Führern, wie Jean Bart u. a., dem englischen und holländischen Handel schwersten Schaden zufügten. Dafür nutzten die Engländer die Zeit aber emsig aus, um durch Neubauten und Reparaturen ihre geschlagene Flotte zu verstärken, und als Tourville 1692 wiederum auf ausdrücklichen königlichen Befehl die viel stärkere verbündete Flotte tollkühn angriff, um eine großangelegte Landung an der englischen Küste zu decken, wurde er, den ein Zeitgenosse mit Recht brave de coeur, mais poltron de tête genannt hat, bei Barfleur und La Hogue (29. und 30. Mai 1692) vernichtend geschlagen. Danach wurde auch sehr bald der französische Kreuzer- und Kaperkrieg unterbunden. Die „Campagne au large" 1690 hat sich, ebenso wie der Befehl zum Schlagen 1692, als schwerer Mißgriff für Frankreich erwiesen. Seekriegsleitung vom grünen Tisch aus, von Nichtseeleuten betrieben, ist noch immer verhängnisvoll für ein Volk gewesen, nicht nur in den Tagen der Segelschiffe! Die Hoffnung, daß der Kreuzerkrieg, d. h. die Schädigung des feindlichen Handels, England auf die Knie zwingen würde, beweist, daß Ludwig

*) Gespräch mit Goethe, 2. Oktober 1808, in Erfurt.

Digitized by Google

die See nicht verstanden hat. Der Kreuzerkrieg gehört zu den indirekten Waffen des Seekrieges, die erst tödlich wirken, wenn die Machtfrage zur See militärisch entschieden ist. Nur unter ganz besonderen Umständen kann er die strategische Entscheidung bringen. Solche lagen aber damals nicht vor.

Dem ersten Fehler fügte Ludwig sogleich einen zweiten hinzu. Es war nicht so, daß nun nach der schweren Niederlage die Reste der französischen Flotte sich hätten verkriechen müssen. Der Druck der königlichen Gewalt und die Leistungsfähigkeit der vorzüglichen französischen Werften sorgten schon dafür, daß die Verluste bald wieder ersetzt wurden. Was bei La Hogue tödlich getroffen ward, war nicht die französische Flotte, sondern der französische Offensivgeist zur See, der Wille zum Sieg. Damals zuerst kam die Tendenz in der französischen Marine auf, die Schiffe zu schonen, statt sie rücksichtslos einzusetzen, die Schlacht besser zu vermeiden, statt sie zu suchen, den Feind durch geschickte Manöver lieber matt zu setzen, als ihn anzugreifen, ängstlich zu wägen, statt kühn zu wagen, und dem harten Kampfe um die Seeherrschaft lieber auszuweichen, als ihn bewußt durchzukämpfen. Dieser Tendenz ist die französische Marine mit wenigen Ausnahmen bis über die napoleonische Zeit hinaus treugeblieben, und auch im Weltkriege ist es nicht viel anders gewesen. So stark die strategische Defensive im Landkriege unter Umständen sein mag — viele Beispiele ließen sich dafür anführen —, im Seekriege ist sie unbedingt zu verwerfen. Schon Monk, der Zeitgenosse Cromwells, hatte richtig erkannt, daß „die Nation, die auf See herrschen will, stets angreifen muß". Diesem Grundsatz, dessen Befolgung allein dem Sieger die Seeherrschaft und mit ihr deren goldene Früchte in die Hände gibt, ist die britische Flotte zum Unterschiede von der französischen stets gefolgt, wenigstens bis zum Weltkriege, bei dem jedoch ganz besondere Verhältnisse vorlagen. Nach neunjährigem Kriege war Frankreich erschöpft und mußte, obwohl es im Landkriege bis zuletzt erfolgreich blieb und kein Feind im Lande stand, den ungünstigen Frieden von Ryswyk (1697) schließen, weil es völlig eingekreist und aller überseeischen Zufuhren durch die verbündeten Flotten beraubt war.

Der Krieg ging für Frankreich verloren, weil er zur See — nicht zu Lande — völlig falsch geführt worden war. Statt in schnellen Schlägen gleich zu Beginn mit der damals zweifellos übermächtigen Flotte ein Loch in den feindlichen Ring zu schlagen, der Frankreich erdrosselnd umschloß, und England, den gefährlichsten und unerbittlichsten Feind, nach errungener Seeherrschaft im eigenen Lande (und nicht in Irland, wie es versucht wurde) kühn anzugreifen, maß Ludwig dem Seekriege nur eine sekundäre Bedeutung bei und betrachtete das Meer lediglich als einen Nebenkriegsschauplatz, während es in Wirklichkeit der entscheidende war. Der französische Seehandel war völlig gelähmt, die Friedensbedingungen legten ihm noch weitere Fesseln an, das Volk war erschöpft und ausgesogen, das große Werk Colberts zerbrochen. Über See aber waren den Franzosen ihre Kolonien verblieben, weil die Engländer diesen Krieg merkwürdigerweise nur als europäischen geführt und die französischen überseeischen Besitzungen fast unbelästigt gelassen hatten.

V.

Friedensschlüsse nach so schweren politischen Erschütterungen, wie der Krieg von 1688—97 sie verursachte, pflegen meist nur verkappte Waffenstillstände zu sein. Ludwigs XIV. stolzer Sinn konnte die Demütigung nicht ertragen. Immer noch besaß Frankreich eine achtunggebietende Macht, und der König dachte nicht daran, die nach seiner Ansicht berechtigten und auch von Spanien anerkannten Erbansprüche seines Hauses auf die spanische Krone nach dem Tode des letzten spanischen Habsburgers, Karls II., im Jahre 1700 preiszugeben. An sich wäre

Digitized by Google

das eine Angelegenheit gewesen, die nur Spanien und Frankreich, höchstens noch das Haus Habsburg anging, — aber wiederum waren es die Seemacht, oder besser gesagt, die überseeischen Verhältnisse, die entscheidend hierbei mitsprachen und England auf den Plan brachten. In der Tat war für England die Gefahr eine außerordentliche, wenn es Ludwig gelang, die spanische mit der französischen Krone zu verbinden und die Hand auf das ungeheure spanische Kolonialreich in Amerika und Südasien zu legen. Schon entstanden in Paris unter persönlicher Leitung des Königs Handelsgesellschaften für die Ausbeutung der mexikanischen und peruanischen Silbergruben und für den Sklavenhandel mit Afrika, schon wurden Monopole erteilt für den Handel mit spanischer Wolle, mit indischen Gewürzen u. a. m. „Mit französischem Kapital wollte man Spaniens Reichtümer in Besitz nehmen"*). Nicht nur allgemeinpolitisch, sondern auch handelspolitisch wäre eine ungeheure Machtfülle in Ludwigs Hand vereinigt gewesen, wenn er die spanische Krone für sein Haus gesichert hätte. Das Mittelmeer hätte sich, dem alten Plane Richelieus folgend, in ein französisch-spanisches Wirtschaftsgebiet verwandelt, und England hätte nicht nur dort seinen blühenden Handel, sondern außerdem noch den unter der früheren schlaffen spanischen Regierung höchst ertragreichen Schmuggel mit den spanischen Kolonien verloren, wenn Frankreich zur weitaus größten, beinahe zur einzigen Kolonialmacht der Welt geworden wäre. Eben gegen diese ungeheure Gefahr wendete sich mit allen Kräften Wilhelm III. und nach seinem Tode (1702) dessen Gattin Anna als englische Königin. Der Krieg, der infolgedessen entbrannte, der sogenannte Spanische Erbfolgekrieg (1702 bis 1713), der längste und schwerste, den Ludwig zu führen hatte, war mithin kein „Kabinettskrieg" im gewöhnlichen Sinne, wie so viele im Zeitalter des Absolutismus, sondern ein Krieg um die wichtigsten Belange der beteiligten Staaten, zugleich der erste Weltkrieg im eigentlichen Sinne, der auch in überseeischen Gebieten und um überseeische Werte ausgefochten wurde. Für Frankreich wie für England ging es um Aufstieg oder Verfall, um die ganze Zukunft, und wiederum mußten die entscheidenden Würfel auf dem Meere fallen; nur daß diesmal Frankreich dort mit weit geringeren Aussichten in den Riesenkampf eintrat als vordem. Zwar waren noch 135 Linienschiffe vorhanden, eine starke Macht auch gegenüber den 200 englischen und holländischen, aber weder die Güte des Materials noch das Können des Personals stand auf der alten Höhe. Ewiger Geldmangel, eine Folge des letzten verlorenen Krieges, Unredlichkeit der Verwaltung, Verfall der Werften und Arsenale lähmten die Schlagfertigkeit der Flotte, und Ludwig selbst vor allem maß ihr in seinen Plänen und Überlegungen nach den schlechten Erfahrungen des letzten Krieges nicht mehr die Wichtigkeit bei, die ihr bei einem Kriege gegen England als kriegsentscheidender Waffe auf jeden Fall zukam.

Wiederum war England Ludwigs mächtigster Feind, und nur auf dem Meere konnte es geschlagen werden! Wie groß trotzdem England diesmal die Gefahr einschätzte, beweist die Tatsache, daß es zum erstenmal seit den Tagen der Plantagenets im 15. Jahrhundert eigne starke Heere im Landkriege gegen Frankreich ansetzte und dadurch wesentlich zur günstigen Entscheidung auf dem Lande beitrug. Im Seekriege besaßen England und Holland die volle Seeherrschaft im Kanal, und Frankreich wagte nicht, sie überhaupt zu bestreiten. Nur im Mittelmeer kam es zu einem kombinierten Land- und Seekriege in größerem Maßstabe. Um Gibraltar, Barcelona, Port Mahon (Minorca) und Neapel wurde mit wechselndem Erfolge hart gekämpft. Da aber die Franzosen ihre sehr günstige strategische Lage im Mittelmeer nicht gehörig auszunutzen verstanden und die blutige, aber unentschiedene

*) Ranke, Französische Geschichte. Bd. IV, 152.

Digitized by Google

Seeschlacht vor Malaga (1704) sie taktisch noch vorsichtiger als bisher gemacht hatte, so konnten die verbündeten Seemächte alle ihre politischen Ziele erreichen, besonders nachdem die Franzosen ihnen dies noch dadurch sehr erleichtert hatten, daß sie bei einem kombinierten Land- und Seeangriff auf Toulon (Sommer 1707) den größten Teil ihrer Mittelmeerflotte — gegen 50 Linienschiffe — im Hafen versenkten, um sie dem feindlichen Feuer zu entziehen. Frankreich gab damit auch das Mittelmeer ohne Kampf den Feinden preis. Dies war der Tiefstand der französischen Marine, die unter Colberts Leitung sich so kraftvoll entwickelt hatte. Des großen Mannes Werk war damit zerschlagen. Wenn trotzdem Ludwig im Frieden von Utrecht (1713) seine Landgrenzen wahren konnte, so lag dies ausschließlich an dem nicht vorauszusehenden Glücksfall, daß in England die Kriegspartei im Parlament gestürzt worden war. Im übrigen waren Land und Volk wirtschaftlich, finanziell und militärisch völlig erschöpft, auf dem Meere hatte Frankreich, ebenso wie das mit ihm verbündete Spanien, alles Ansehen verloren und mußte von seinen amerikanischen Besitzungen Neufundland, Akadien und die Hudsonbay-Länder abtreten. England ging, obwohl es von seiner überwältigenden Übermacht zur See militärisch nur einen höchst mangelhaften Gebrauch gemacht hatte, als Sieger auf der ganzen Linie aus dem gewaltigen Kampfe hervor. Nicht nur blieben aus spanischem Besitz Gibraltar und Port Mahon in seiner Hand, es mußten außerdem Spanien wie Frankreich sich zu höchst ungünstigen Handels- und Schiffahrtseinschränkungen bequemen, während Portugal durch den berüchtigten Methuen-Vertrag (1702) zu einem politischen und wirtschaftlichen Anhängsel Englands geworden war.

So wurde der Friede von Utrecht nach Rankes Wort „ein Markstein in der Geschichte", weil es nach seinem Abschluß nur noch eine Seemacht ersten Ranges gab, die englische, die ausgesprochen und zielbewußt auf Kosten aller anderen nicht nur die Oberseeherrschaft, sondern die Weltherrschaft als solche erstrebte. Es ist aber nicht richtig, wenn Mahan (Infl. of Sea Power, S. 225) behauptet, nach dem Spanischen Erbfolgekriege wäre England die Seemacht gewesen, mit Ausschluß jeder anderen. Weder in bezug auf die Flottenmacht, noch in bezug auf koloniale Besitzungen kann dies gelten und auch in bezug auf den Seehandel nicht. Wenn auch durch den rücksichtslos geführten Kaperkrieg die französische Handelsflotte von ihrer früheren stolzen Höhe von fast 10 000 Schiffen auf kaum 300 im Jahre 1716 gesunken war, so bestanden doch neben der britischen noch die holländischen, spanischen und portugiesischen Handelsflotten in immerhin beachtenswerter Stärke. Die Entscheidung in diesem langen und blutigen Ringen hat ausschließlich die Seemacht gebracht, und zwar weniger durch die Gewalt ihrer Waffen in militärischem Sinne wie in früheren Seekriegen, als durch die langsame, aber tödliche Erdrosselung des zur See Schwächeren auf wirtschaftlichem Gebiete. Mit Recht sagt Dietrich Schäfer*), daß die Ursache der Niederlage Frankreichs, dessen Grenzen auch im Spanischen Erbfolgekriege kaum vom Feinde überschritten worden waren, nur in der Unterbindung des gesamten auswärtigen Verkehrs und damit in einem Verstopfen aller Quellen der Macht liegen konnte. „Für Frankreich versiegten die Quellen, die dem Inselreich lebendig sprudelten." Dies war in erster Linie das Werk der indirekten Waffen des Seekrieges. Die neueste Zeit hat uns ein ähnliches Beispiel dieser Art gegeben.

Der Spanische Erbfolgekrieg war der letzte Krieg, den Ludwig führen sollte; er starb 1715 und hinterließ das Reich, das er selbst in beinahe märchenhaftem Aufstieg mit Hilfe großer Männer zum ersten und ausschlaggebenden in Europa

*) Geschichte der neuesten Zeit, I, 335.

Digitized by Google

gemacht hatte, in einem Zustande völliger Erschöpfung — weil er das mächtige Walten der Seemacht nicht verstanden hatte oder nicht verstehen wollte. Trotzdem war er, aller politischen Mißerfolge am Ende seiner Regierung ungeachtet, ein großer Regent voll Kraft und Energie, der seinem Jahrhundert den Stempel seines Geistes aufgedrückt hat. Er hätte Frankreich wohl zur Weltmacht emporgeführt, wenn er die Bahnen Colberts nicht zu früh verlassen hätte. (Forts. folgt.)

Das russische Heer von 1917 und die Revolution*).

Von Oberstleutnant Hermann v. Giehrl.

Der englische Generalmajor und langjährige Militärattaché in Petersburg während der Kriegsjahre 1914/17, Alfred Knox, beschäftigt sich in seinem äußerst interessanten Buche**) auch eingehend mit dem Eindringen der Revolution ins russische Heer und dessen schließlicher Zerstörung. Für uns Deutsche, die wir eine Revolution am eigenen Leibe mitgemacht haben, ist es äußerst lehrreich, eine gleiche, wenn auch viel tiefer als bei uns gehende Bewegung in einem Heere verfolgen zu können, das wir aus vierjähriger Kriegserfahrung genau kennengelernt haben. Wir sind deshalb auch imstande, bei der Beurteilung der russischen Verhältnisse vielfach zu einem anderen Ergebnis zu kommen als der englische General, für den die russische Armee letzten Endes doch nichts anderes war als eine der vielen in Englands Dienste gestellten Kräfte. Es ist ferner äußerst interessant zu verfolgen, welche Unsummen von Mühen und Mitteln aller Art englischerseits aufgeboten wurden, um das russische Heer als wichtigen Kriegsfaktor zu erhalten; wie dann England bei Erkenntnis des unaufhaltsamen Herannahens der Revolution diese in ihren Dienst zu stellen suchte, indem man das zaristische System preisgab, und wie man sich dann der neuen Männer Kerenski und Kornilow zu bedienen suchte, um die Schlagkraft des russischen Heeres wieder herzustellen.

Der Verlauf der russischen Revolution zeigt uns, wie sehr die Urheber der deutschen Revolution einerseits die dortigen Rezepte nachgeahmt, anderseits aber wie sowohl die russische als auch die deutsche Revolution genau die gleichen Gedanken aufgegriffen haben, die seinerzeit die französischen Revolutionäre erfüllt hatten. Da, wo die Revolution bis zur Hefe durchgekostet wurde, in Frankreich und Rußland, folgte ihr die Diktatur — hier Napoleon, dort Lenin — auf dem Fuße, wir, die wir einen anderen Weg gegangen sind, haben vielleicht noch ein gut Stück Weges bis dorthin zurückzulegen. Nicht übersehen darf man, daß sowohl die Diktatur in Frankreich wie in Rußland aus den Kräften des neuen Regimes erwuchs, von denen der französische Diktator allerdings beinahe unmittelbar zu den alten Formen zurückgriff; er erklärte einfach die Revolution für „beendet", während Lenin den entgegengesetzten Weg verfolgte und zunächst die Revolution auskostete.

Mögen sich aber nun die Dinge in Rußland wie in Deutschland weiter entwickeln wie sie wollen, immerhin dürfte es von Interesse sein, die Revolution bei der Arbeit und ihre Kräfte sich ausbreiten zu sehen.

---

*) Vgl. auch J. M. Lisovoj, Die Zersetzung der russischen Armee im Weltkriege, „Militär-Wochenblatt" 1922, Nr. 34, S. 733 bis 735.

**) Major-General Knox, With the russian army, London, Hutchinson, 2. Bd., 1921, mit Bildern und Karten. Preis 1770 M.

Digitized by Google

I.

Nach den schweren Niederlagen der Jahre 1914 und 1915 und dem Mißglücken der Frühjahrsoffensive 1916 am Naroczsee hatte die am 4. Juni 1916 einsetzende sogenannte Brussilow-Offensive Rußland mit neuen und stolzen Hoffnungen erfüllt. Auf einer Frontstrecke von über 400 km war man 50 (Richtung Kowel), 80 (Richtung Wladimir Wolynsk), ja 130 km tief (Richtung Nadworna) vorgedrungen und stand in der Bukowina sogar auf „feindlichem" Boden. Nicht weniger als 7700 Offiziere, 350 000 Soldaten, 405 Geschütze und 1300 Maschinengewehre hatte man in der Zeit vom 4. Juni bis 11. August dem Feinde abgenommen. Wenn auch der spätere Verlauf der Offensive, soweit deutsche oder vorwiegend deutsche Fronten — wie in Richtung auf Kowel und Wladimir Wolynsk — in Frage kamen, nicht befriedigte, so hatte man russischerseits dafür seine Entschuldigung. Man glaubte, daß es nur an technischen Mitteln fehlte, wie schwerer Artillerie und Fliegern, um im kommenden Jahre (1917) mit größter Aussicht auf Erfolg erneut zum Angriff schreiten zu können. Das war auch die englische Auffassung. Man übersah aber dabei doch auf russischer Seite, daß die technischen Mittel allein es nicht schaffen konnten. Die englischen Freunde der Russen hielten das Heer als Instrument noch für gesund, nur die Heimat für kriegsmüde und revolutionsschwanger. Sie glaubten, daß die bisher üblich gewesenen Methoden, die russischen Truppen mit allen Mitteln brutalster Gewalt vorwärtszutreiben, ruhig beibehalten werden könnten, wenn man in der Heimat Ordnung schuf. Der Gedanke, daß sich auch das Heer schließlich gegen jene Methoden auflehnen könnte, ist den russischen Macht- und oberen Truppenbefehlshabern anscheinend nicht gekommen.

Rein äußerlich schien ja alles in bester Ordnung, und man setzte sich mutig ans Werk für die Aufgaben des Jahres 1917. Sobald als möglich sollte mit 70 Divisionen auf allen Fronten des östlichen Kriegstheaters zum Angriff geschritten werden, zuerst in Rumänien als Auftakt, dann sollte nach etwa 3 Wochen eine neue Brussilow-Offensive auf der Südwestfront folgen und sich General Rußki endlich mit einem Angriff der Nordfront anschließen. Im Herbst 1916 wurden 11 neue Divisionen (Nr. 128—138) aufgestellt, im Januar 1917 wurden alle Divisionen mit Ausnahme der Garde von 16 auf 12 Bataillone umgestellt; aus den freiwerdenden vierten Bataillonen sollten bis zum März 62 neue Divisionen gebildet werden; außerdem organisierte der französische General Berthelot mit einem großen Stabe französischer Offiziere das rumänische Heer.

Das russische Heer war von seinen 70 Friedensdivisionen mit zusammen 1282 Bataillonen jetzt auf 2800 Bataillone, von 756 Eskadrons auf 1277 angewachsen; es gab im russischen Heere:

	1914	Ende 1916
Pionier-Bataillone	39	74
Pontonier-Bataillone	9½	21½
Telegraphen-Kompagnien	—	50
Funker-Kompagnien	7	15
Eisenbahn-Bataillone	16	35
Radfahr-Kompagnien	—	39
Panzerwagensektionen	—	47
Gastruppen	—	15
Flugzeuge	244	838

Im ganzen waren 14,5 Mill. Soldaten mobilisiert, davon als Ersatz 1915 3,2 Mill., 1916 2,5 Mill. dem Heere zugeführt worden. Von den 14,5 Mill. waren als tot abgegangen 1,1 Mill., kriegsgefangen 2 Mill., verwundet und nicht mehr zur Front zurückgekehrt 1,9 Mill., an der Front standen 7 Mill., im Innern einschl.

Digitized by Google

Ersatzformationen blieben 2,5 Mill. Tatsächlich sollen aber im Januar 1917 nur 6 Mill. an der Front und etwa eine Million Drückeberger vorhanden gewesen sein, die ruhig in ihren Dörfern lebten und im stillen von den Dorfgemeinden geduldet wurden, für welche sie wertvolle Arbeitskräfte darstellten. Im Herbst 1917 war die Zahl dieser Drückeberger auf über 2,5 Mill., die der Toten auf 1,3 Mill. und die der Gefangenen auf beinahe 3 Mill. angewachsen. Von 1914 bis November 1916 war gestiegen die Zahl der

Feldgeschütze	von	6672	auf	7224	einschl. Heimat und Vorrat
Gebirgsgeschütze	„	440	„	879	
Feldhaubitzen	„	538	„	1081	
Schweren Feldhaubitzen .	„	80	„	185	
Mörser	„	173	„	184	

An der Front waren davon im Januar 1917 5459 leichte und 1946 schwere Geschütze. Die Russen hatten auf 2 km Front ein schweres Geschütz, während die Engländer im Westen 13, die Franzosen 10 schwere Geschütze auf den Kilometer hatten. Munition war Ende 1916 reichlich vorhanden; an Gewehren gab es neben russischen auch österreichische, japanische und französische; außerdem waren in Amerika große Bestellungen gemacht; Maschinengewehre besaß die Armee 15 000, die Neuaufstellung von 100 M. G.-Kompagnien war beabsichtigt. Hierzu wurden in der Heimat zunächst Maschinengewehr-Regimenter gebildet. Aus England und Frankreich wurden zahlreiche Flugzeuge, aus Frankreich Artillerieinstrukteure erwartet. Die materielle Seite der Kriegsrüstung gab also für 1917 nicht ungünstige Aussichten; wie sah es dagegen im Innern aus?

Die Ermordung Rasputins am 30. Dezember und die Nichtverfolgung der Mörder warf schon ein Schlaglicht auf die ungesunden Verhältnisse am Zarenhofe. Nach englischer Auffassung blieb der Zar ganz in der Hand der Reaktionäre und wies jede liberale Politik zurück. Der englische Botschafter (Buchanan) wurde wiederholt vorstellig. Er legte noch Ende Januar dem Zaren eine Änderung seiner Politik nahe. Dieser konnte sich aber von dem Innenminister Propotopow nicht trennen, selbst dann nicht, als der Premierminister Trepow und der Minister für Unterricht, Fürst Ignatiew, zurücktraten. Fürst Galitzin, ein ganz unbekannter Mann, wurde Premierminister. Der Zar wurde auch aus dem Großen Hauptquartier gewarnt. Die Heimatbriefe der Soldaten waren angefüllt von Äußerungen über die „deutsche Zarin" und über Rasputin. Die Soldaten würden nicht mehr kämpfen, wenn die Anarchie im Innern des Landes weiter zunehme. Die Duma sollte am 27. Februar zusammentreten. In Petersburg lagen die Depottruppen der Garde und einige der Linie, im ganzen 16—20 000 Mann, darunter auch das 1. Maschinengewehr-Regiment; die meisten dieser Leute und ihrer Offiziere waren nicht an der Front gewesen. Ein Depotbataillon der Garde hatte sich schon im Dezember geweigert, auf Streikende zu schießen.

Die Wirtschaftslage war sehr schwierig geworden. Das Transportwesen war desorganisiert; es fehlte an Kohle. Die Hälfte der Hochöfen des Donezgebiets war ausgeblasen; die monatliche Eisenerzeugung war dort von 260 000 t auf 100 000—160 000 t zurückgegangen. Im Ural, dem anderen Industriezentrum Rußlands, wo mit Holz gefeuert wird, trat Holzmangel ein, weil die Bauern sich weigerten, zu den von der Regierung festgesetzten niedrigen Sätzen das Holz weiter anzufahren. Hier ging die Erzeugung von 80 000 auf 40 000 t zurück. Anfang März streikten die Arbeiter der Putilow-Werke, weil sie bei der ungenügenden Verpflegung nicht weiter arbeiten wollten. Die Tulawerke hatten bereits früher die Arbeit niedergelegt; andere Industrien arbeiteten nur mehr mit $^1/_3$ Leistung.

Digitized by Google

Die Arbeiterschaft war kriegsmüde, 10—20 v. H. zogen Niederlage einer Fortsetzung des Krieges vor. Von einer Eroberung Konstantinopels oder Galiziens wollten sie nichts wissen. Wiederholt kam es in Petersburg in der ersten Märzhälfte zu Schießereien, die zahlreiche Todesfälle im Gefolge hatten. Der Zar befand sich im Großen Hauptquartier zu Moghilew.

An der Front sah es zwar besser aus, aber das Heer war kriegsmüde infolge der langen Dauer des Krieges und der wegen der Desorganisation des Verkehrswesens ungenügenden Verpflegung. Die Masse der aktiven Offiziere war tot oder verwundet; die im Kriege ernannten Offiziere standen an Leistung weit hinter dem alten Offizierkorps zurück; von Technik verstanden diese sehr wenig. Den Anforderungen moderner Führung waren sie also nicht gewachsen. Der Mannschaftsersatz wurde in der Heimat schlecht ausgebildet. Schon vor Ausbruch der Revolution kam es im Heere zu bedenklichen Erscheinungen. So hatte sich bei einem russischen Angriff an der Nordfront im Januar 1917 die 4. Spezialdivision bereits geweigert, ihre Schützengräben zu verlassen.

Am 11. März telegraphierte der Präsident der Duma Rodzianko an den Zaren:

„Die Lage ist ernst; in der Hauptstadt Anarchie, die Regierung untätig. Transport-, Verpflegungs- und Beheizungswesen sind völlig desorganisiert; die allgemeine Unzufriedenheit nimmt zu. In den Straßen finden wilde Schießereien statt. Die Truppen beschießen sich gegenseitig. Es ist unerläßlich, eine Persönlichkeit mit der Bildung einer neuen Regierung zu beauftragen, die das Vertrauen des Landes besitzt. Zeit darf nicht mehr verloren werden, jeder Aufschub ist von Übel. Ich flehe zu Gott, daß in dieser Stunde die Verantwortlichkeit nicht auf den Träger der Krone fällt."

Eine Abschrift dieses Telegramms erging gleichzeitig an alle Oberbefehlshaber der militärischen Fronten mit dem Ersuchen, ihrerseits den Appell an den Zaren zu unterstützen.

Am 12. März ließ Rodzianko seinem ersten ein zweites Telegramm folgen: „Lage hat sich weiter verschlechtert, es muß sofort etwas geschehen, morgen kann es bereits zu spät sein. Es ist höchste Zeit, über das Schicksal des Landes und der Dynastie zu entscheiden." Der Zar antwortete nicht. Am 12. März wurde durch Fürst Galitzin, den Premierminister, die Vertagung der Duma auf Mitte April bekanntgegeben; der Zar hatte dies unterm 10. März verfügt. Die Duma beschloß am 12. März, den kaiserlichen Befehl zu mißachten und weiterzutagen. Am gleichen Tage noch wurde ein Provisorisches Komitee zur Aufrechterhaltung der Ordnung gebildet, dem Abgeordnete aller Parteien mit Ausnahme der äußersten Rechten, darunter auch zwei Sozialdemokraten: Kerenski und Tscheidse, angehörten. — Am gleichen Tage meuterten in Petersburg die dort stehenden, sehr zahlreichen Depottruppen. General Khabalew, Kommandant des Bezirks, telegraphierte um Fronttruppen, vor allem um Kosaken. Inzwischen war die Peter- und Paul-Festung von den Meuterern gestürmt; hier wie in den anderen Gefängnissen waren alle Gefangenen befreit worden. Es war der Bastillensturm der russischen Revolution. Aber nicht nur die Soldaten rebellierten, sondern auch die Arbeiter, die sich inzwischen bewaffnet und gleichfalls ein Provisorisches Exekutiv-Komitee der Sowjet- und Arbeiterdeputierten gebildet hatten. Im stillen und geheimen hatte der Sowjet der Arbeiterdelegierten schon seit der Revolution von 1905 bestanden; er bildete sich jetzt unter Heranziehung von Soldatenvertretern bald zum Sowjet der Soldaten- und Arbeiterdeputierten um. In einem Aufruf kündigte das Komitee jetzt öffentlich den Zusammentritt seiner aus Arbeitern, Soldaten und der werktätigen Bevölkerung Petersburgs gebildeten Vertreter für den Abend des 12. März im Dumagebäude an. Da alle Truppen der

Digitized by Google

Hauptstadt — ohne ihre Offiziere — zu den Sowjets übergegangen seien, müßten sofort für alle Kompagnien Vertreter gewählt werden. Auch die Fabriken sollten für je 1000 Arbeiter einen Vertreter entsenden. So hatten sich also am Abend des 12. März neben der Duma zwei neue revolutionäre Gewalten aufgetan: das Provisorische Komitee und die Sowjets.

Am 13. März gingen die Truppen von Zarskoje Sselo, Pawlowsk und Oranienbaum zu den Meuterern über, desgleichen alle von der Front kommenden Transporte. Am 14. März war die Revolution auch in Moskau und Kiew im vollsten Gange. Das alte Regime war wie weggeblasen und für immer vorbei. Noch hofften die Engländer, die den Umsturz begrüßten, „daß die neue Freiheit nicht zur Anarchie ausarten würde".

Während Rodzianko den Versuch unternahm, durch einen Aufruf an alle Offiziere diese zur Verteidigung der Hauptstadt zu sammeln, veröffentlichten die Sowjets bereits am 15. März einen tags zuvor verfaßten Erlaß an die Garnison Petersburg, der zur Bildung von erwählten Soldatenvertretern und zur Unterordnung der Soldaten unter die politische Führung der Sowjets aufforderte. Die Waffen sollten nicht mehr der Aufsicht der Offiziere unterstehen; die besonderen militärischen Ehrenbezeugungen sollten abgeschafft sein. Bei Paraden und im Dienst sei strengste Disziplin aufrechtzuerhalten, aber außer Dienst ließen sich die Soldaten in ihrem politischen und privaten Leben nicht mehr der Rechte berauben, die allen Bürgern zuständen. Die an der Revolution beteiligt gewesenen Truppen sollten von jeder weiteren Frontverwendung entbunden sein. In Millionen von Exemplaren gedruckt, wurde mit dieser berüchtigt gewordenen sog. Ordre Nr. 1 die ganze Front überschwemmt. Bei allen Truppenteilen entstanden jetzt Komitees. Gleichzeitig wurden in Petersburg Flugblätter verteilt, die zur Ermordung der Offiziere aufforderten. In der Hauptstadt hat es damals 219 000 Arbeiter und 50 000 bis 60 000 meuternde Soldaten gegeben.

Rodzianko schlug dem Zaren die Bildung einer neuen Regierung mit Fürst Lwow als Premierminister, Miljukow als Außen- und Kerenski als Innenminister vor. Aber die Sowjets forderten bereits am 15. die Absetzung des Zaren und die Ernennung des Großfürsten Michael zum Regenten für den unmündigen Zarewitsch. Der Zar empfing eine Deputation in Pskow und dankte für sich und seinen Sohn zugunsten seines Bruders, des Großfürsten Michael, ab; gleichzeitig ernannte er den Fürsten Lwow zum Premier- und Innenminister, den Großfürsten Nikolai Nikolajewitsch zum Generalissimus, Miljukow zum Außenminister. Zur provisorischen neuen Regierung zählten außerdem Kerenski als Justiz- und Gutschkow als Kriegsminister.

Kerenski war Sozialrevolutionär aus dem Gouvernement Saratow, Idealist und Patriot; 31 Jahre alt, gehörte er dem Advokatenstande an; er entstammte einer halbjüdischen Familie und war nach General Knox' Urteil „verschmitzt, energisch und sympathisch"; trat für die Fortsetzung des Krieges, gleichzeitig aber auch für Verzicht auf jede Eroberung ein; war für Internationalisierung der Dardanellen und für ein selbständiges Polen, Finnland und Armenien. In seinem Optimismus glaubte er, daß die russische Armee binnen ganz kurzer Zeit wieder zum Gehorsam zurückkehren würde. Er bekannte sich außerdem zum achtstündigen Arbeitstag, aber für ununterbrochene vierundzwanzigstündige Arbeit in drei Schichten; er glaubte, daß die Arbeiter in den Fabriken ihre Tätigkeit bald wieder aufnehmen würden. Sehr optimistisch sah er auch die Lage an der Front an, wo er heiß ersehnte, daß die Deutschen angreifen würden, was seiner Meinung nach zur Folge hätte, daß Offiziere und Mannschaften sich in gemeinsamer Abwehr des Feindes zusammenfänden.

Digitized by Google

Die Revolution hatte sich aber viel schneller und wirksamer auch der Fronten bemächtigt, als Kerenski und die Engländer es glauben wollten. Letztere bemühten sich vergeblich, in den Depotbataillonen Petersburgs Stimmung für die Fortsetzung des Krieges zu machen; sie versprachen die Sendung zahlreicher schwerer Artillerie aus England. Aber all diese Versprechungen verfingen nicht mehr bei den russischen Soldaten, von denen 99 v. H. Frieden wollten. Die Offiziere wurden jetzt bei den Depottruppen verjagt. Selbstgewählte Führer traten an ihre Stelle. So führte beispielsweise das Solinski-Bataillon ein Fähnrich, die 40 Offiziere des Bataillons wurden vertrieben. Auch das Jegerski-Depotbataillon (8000 Mann Stärke) führte ein Fähnrich mit im ganzen sechsmonatiger Dienstzeit. In den Kasernen herrschte der Grundsatz, möglichst wenig zu arbeiten. Ein Bataillonskomitee ordnete an, daß die Leute nach achtwöchiger Ausbildung täglich nur mehr vier, die Rekruten dagegen fünf bis sechs Stunden täglich zu arbeiten hätten; aller Dienst sollte aber in den Baracken, also nicht mehr im Freien abgehalten werden. Am 21. März erschien eine Proklamation an Volk, Heer und Flotte, in der zur Einigung und zur Arbeit angesichts des Feindes aufgefordert wurde. Gutschkow und Alexejew (Oberbefehlshaber) riefen die Soldaten zum Gehorsam gegenüber ihren Offizieren zurück und verkündeten, daß die Provisorische Regierung „zur Fortsetzung des Krieges bis zu einem glücklichen Ende" entschlossen sei. Auf der anderen Seite rief die von den Sowjets gespeiste radikale Presse, vor allem die „Iswestija", das Proletariat der Welt zum Frieden auf. Die „Prawda" forderte die Soldaten zum Verlassen der Schützengräben und zur Verbrüderung mit den Deutschen auf. Die Entente beeilte sich, die Provisorische Regierung anzuerkennen, was im Namen der Alliierten durch den englischen Botschafter bereits am 25. März geschah. Buchanan (der englische Gesandte) forderte bei dieser Gelegenheit die Wiederaufrichtung der Disziplin im russischen Heere und die energische Fortsetzung des Krieges. Jede Propaganda in der Front sollte verhindert, die Entsendung politischer Kommissare verboten werden. Miljukow erwiderte, daß Rußland bis zum letzten Blutstropfen kämpfen werde. Auch Kerenski trat für die Wiederherstellung der Disziplin bei Heer und Flotte ein.

In den Fabriken ging es indessen mit der Arbeit weiter bergab, da man überall die Ingenieure davonjagte. Das neue Regime nahm in der Stellenbesetzung der Front umfangreiche Änderungen vor. Mehrere Armee- und nicht weniger als 27 Korpsführer wurden ihrer Stellung enthoben. Rußki blieb Befehlshaber der Nordfront, Gurko bekam die Westfront, Brussilow blieb Befehlshaber der Südwestfront. Auf der rumänischen und kaukasischen Front trat gleichfalls ein Wechsel ein. Nikolai Nikolajewitsch verschwand vom Oberbefehl der letzteren; an seine Stelle trat der später bekannt gewordene General Judenitsch. Alle Soldaten, die älter als 43 Jahre waren, wurden entlassen; die 40- bis 43jährigen erhielten Erlaubnis, zur Feldbestellung bis 28. Mai in die Heimat zu gehen. — Unter dem Einfluß der Baltischen Flotte, die sich sofort den Revolutionären angeschlossen hatte und bei der am 2. und 3. März etwa 800 Offiziere erschlagen worden waren, nahm die Disziplin bei den Armeen der Nordfront viel schneller ab als bei den Armeen der südlichen Fronten. Die Baltische Flotte erwies sich als derartig unsicherer militärischer Faktor, daß der ihr bisher übertragene Schutz der Nordflanke des Heeres jetzt einer besonderen Armee, der 1., übertragen werden mußte, die vom 7. Mai ab mit 5 Infanterie- und einer Anzahl Kavalleriedivisionen die Küste von Narwa bis südöstlich des Golfs von Riga zu verteidigen hatte. Oberbefehlshaber in Petersburg wurde vorübergehend General Kornilow.

An der Front nahm die revolutionäre Stimmung zu. In den Komitees

Digitized by Google

saßen anfangs zumeist Offiziere; sie verstanden aber von politischen Dingen so wenig, daß die Soldaten das Vertrauen in ihre Offiziere verloren. So wurde die Disziplin bald völlig untergraben und durch zugereiste Fronthetzer dieser Prozeß beschleunigt. Sowjetdeputationen erschienen an der Rigaer Front; bei der 5. Armee (Dwinsk) tauchten Matrosen und Arbeiter aus Kronstadt „zur Aufklärung" auf: man ermutigte die Soldaten zu Verhandlungen mit dem Feinde. Arbeiterdeputationen besuchten die deutschen Schützengräben. Die Soldatenkomitees verteilten Proklamationen. Die Todesstrafe wurde im Heere abgeschafft. Die am meisten verseuchte Truppe war bald die 109. Division, aus deren Reihen der Leutnant Khaust und Fähnrich Sievers vom Regiment 436 besonders hervortraten. Am meisten angesteckt war ganz allgemein die Infanterie; die Artillerie und Kavallerie blieben zuverlässiger. Der im März stattfindende deutsche Angriff auf die russische Brückenkopfstellung bei Toboly am Stochod stieß auf nur geringen Widerstand.

An der Nordfront protestierte die Infanterie, wenn die eigene Artillerie auf den Feind zu feuern begann. Als „besonders demokratisch" galt die 12. Armee der Nordfront, wo die jetzt überall gebildeten Komitees der Truppen nur gewöhnliche Soldaten, aber keine Offiziere als Deputierte zuließen. Trotz alledem glaubten die obersten Führer, wie Rußki, Radko Dimitriew und Dragomirow, daß die Truppe wieder zur Vernunft und Ordnung zu bringen sei. Aber wie sollte dies möglich sein, nachdem die Stellung der Offiziere derart erschüttert, die Masse der Besten entlassen und jede ernsthafte Strafe aufgehoben war? In Pskow beschloß eine Versammlung von Offiziersburschen 1. die achtstündige Arbeitszeit und 2., daß sie nicht an die Front geschickt werden dürften.

Am 30. April hielt Kerenski in Petersburg das Jahresfest des Georgsordens ab. Er pries dabei Frankreich und die große Revolution, dann die Vereinigten Staaten, und erst in zweiter Linie auch die verbündeten Monarchien. Die Bolschewisten setzten inzwischen in aller Stille ihre Wühlarbeit in Petersburg und an der Front fort. General Kornilow suchte durch persönlichen Einfluß die Autorität seiner Stellung zu festigen, was ihm nur zum Teil gelang. Schießereien, Umzüge der Sowjets blieben an der Tagesordnung. Im Hinterlande wurden die deutschen und österreichischen Kriegsgefangenen von den Bauern freigelassen. Russische Deserteure hielten in Odessa eine Konferenz ab. Die bolschewistische Presse warb für unmittelbaren Friedensschluß.

Im Mai versuchten die Engländer dadurch einen Druck auf die russische Regierung auszuüben, daß sie mit der Einstellung der Kriegsmateriallieferungen drohten, wenn nicht bald die Disziplin im Heere wiederhergestellt werde; man forderte ferner auf Grund persönlicher Eindrücke an die Front entsandter englischer Offiziere: die Unterbindung des politischen Verkehrs mit der Front, die Unterdrückung der radikalen Zeitungen, Festnahme der Agitatoren, die gegen den Krieg predigten, und Verhinderung des Verkehrs mit dem Feinde. Am 18. Mai wurde die bisherige Regierung umgebildet und Kerenski an Gutschkows Stelle zum Kriegsminister, Tereschtschenko zum Außenminister ernannt. Die größten Hoffnungen wurden in Kerenski gesetzt: Er allein, hieß es, könne Rußland retten. Ein Tagesbefehl Kerenskis kündigte strenge Bestrafung aller Deserteure an, die bis zum 28. Mai nicht zurückgekehrt seien. Dagegen lehnte er die von den Befehlshabern der Fronten beantragte Abschaffung aller Soldatenkomitees ab; als die Generale dann ihren Rücktritt ankündigten, verwies sie Kerenski auf ihre Soldatenpflicht, dem Staate zu dienen. Kornilow bekam jetzt den Oberbefehl über die 8. Armee in der Bukowina. — Kerenski begann sofort seine Tätigkeit als Kriegsminister mit einer Reihe von Besuchen bei den Petersburger

Digitized by Google

Ersatztruppenteilen. Am 20. und 21. besuchte er allein 16 Einheiten; ließ diese überall im Viereck antreten und sprach dann zu ihnen jeweils 10 Minuten über Disziplin und Zusammenhalt. Polostew wurde zum Oberbefehlshaber in Petersburg ernannt: sein Erster Gehilfe wurde ein gewisser Kuzmin, der nur neun Monate an der Front gestanden hatte und am 17. Mai zum Unter-, am 18. Mai bereits zum Oberleutnant befördert wurde.

Am 24. Mai erschien die von Kerenski unterzeichnete „Verkündigung der Soldatenrechte". Die mit diesen Rechten verkündeten Freiheitsschalmeien führten bei der ungebildeten Soldatenmasse nur Zügellosigkeit und Selbstsucht herbei und verschärften den Gegensatz zwischen Offizier und Mann. Die Soldatenrechte, deren Verkündigung der Kriegsminister Gutschkow abgelehnt hatte, wiederholten im wesentlichen die Grundsätze der berüchtigten Ordre Nr. 1, d. h. Aufhebung der Ehrenbezeugungen vor den Offizieren, Abschaffung der Disziplinarstrafgewalt der Offiziere, das Recht der Soldaten, Zivilkleider zu tragen. Im Mai 1917 trat auch neu das Organ der Kommissare im Heere auf, dessen Rechte und Pflichten zunächst nicht geregelt waren, weshalb die Komitees oder Soldatenräte, von denen eine Division über 153 verfügte (120 Leute, 25 bis 30 Offiziere, 5 Ärzte, 5 Militärbeamte), nicht nur das innere und politische Leben der Truppe zu „regeln" suchten, sich vielmehr auch in operative und taktische Angelegenheiten einmischten. Diesen Komitees trat der am 15. Mai im Großen Hauptquartier begründete „Offizierverband für Heer und Flotte" entgegen, der sich den Kampf gegen die Zersetzung des Heeres und außerdem die Interessenvertretung der Offiziere zum Ziel setzte. Die Sowjets nahmen selbstverständlich sofort den Kampf mit diesem unerwünschten Verbande auf. Am 25. Mai erließ Kerenski einen Befehl, betreffend „die Offensive von Heer und Flotte". Kerenski dachte ernstlich an die Möglichkeit einer solchen. Wie waren die Aussichten? Munition war genug vorhanden, aber die Verpflegung war knapp, für die Pferde gab es täglich nur 1 Pfund Hafer. Skorbut trat in Menge auf. Die Zahl der offenkundigen Deserteure ging bis in die Millionen, die der sonstigen Drückeberger betrug mindestens auch eine Million. Auf den Bahnen herrschte Anarchie. 1000 Mann starke Ersatztransporte kamen mit nur 125 bis 250 Leuten an die Front. Die Eisenerzeugung war infolge des Achtstundentages und der Verweigerung von Überstunden auf 40 v. H. gefallen. 40 bis 80 v. H. der Ingenieure der großen Werke waren vertrieben. Durch Kiew strömten etwa täglich 30 000 Deserteure.

Unter diesen Verhältnissen sich mit dem Gedanken eines großen Angriffs zu tragen, dazu gehörte schon der Optimismus eines Kerenski. Ein kriegsmüdes, von der Revolution durchwühltes und seiner Offiziere praktisch beraubtes Heer an der Front, offener Aufruhr, Anarchie in Industrie und Verkehrswesen im Rücken, innerpolitisch noch völlig ungeklärte Verhältnisse, latenter Kampf zwischen der offiziellen Gewalt der Provisorischen Regierung und jener der geduldeten, in Wirklichkeit aber immer stärker um sich greifenden Macht der Sowjets, das war die Lage, mit der Kerenskis Plan zu einer Offensive rechnen mußte. Aber der Gedanke dieses utopistischen Revolutionärs war, daß die geglückte Revolution, die Sonne der angebrochenen unbeschränkten Freiheit und sein nahezu fatalistischer Glaube an das „heilige Rußland" alle Schwierigkeiten siegreich überwinden würden, die sich dem kühnen Unternehmen entgegenstellen könnten.

(Schluß folgt.)

Digitized by Google

Wehrhaftigkeit zur See und das niederländische Flottengesetz.

Von * * *

Bei einer allgemeinen Betrachtung eines Seeverteidigungsplanes muß man sich vor Augen halten, daß die Kriegsmarine vornehmlich aus der Handelsschiffahrt erwachsen ist und daß sie dazu da ist, diese in Friedens- wie in Kriegszeiten zu beschirmen. Die ursprüngliche Aufgabe einer Kriegsmarine war der Schutz der eigenen Seeverbindungen. Dieser Schutz ist nur dann durchführbar, wenn man die Macht hat, das Auftreten des Feindes tatsächlich zu verhindern, und diese Macht beruht in offener See letzten Endes auf dem Kriegsschiffstyp, der über Wasser imstande ist, dem Feinde den größten Schaden zuzufügen und dabei selbst harte Schläge vertragen kann; mit anderen Worten: Diese Macht beruht auf den Schiffen, welche zu einem solchen Kampf befähigt sind, somit auf dem Schiffstyp, in welchem die höchste Angriffs- und Abwehrkraft vereinigt ist: dem „Schlachtschiff". Nationen, wie England und Japan, deren Wirtschaftsleben in Kriegszeiten mit der Aufrechterhaltung ihrer Seeverbindungen steht und fällt, können deshalb das Schlachtschiff nicht entbehren, das Schlachtschiff ist die Grundlage ihres ungestörten Fortbestehens. Abhängig von der Stärke der Schlachtflotte im Verhältnis zu der ihrer Gegner, abhängig ferner von den geographischen und politischen Umständen, kann diese Macht über einen größeren oder kleineren Teil der See ausgeübt werden. Sie wird die Seeherrschaft (die Beherrschung der Seeverbindungen) im größeren oder kleineren Maße zeitlich sowohl wie örtlich erlangen; teilweise werden somit die Seeverbindungen zur Kriegszeit bestehen bleiben. Dort, wo das Auftreten des Feindes behindert werden kann, ist die Sicherheit seiner Seeverbindungen natürlich nicht verbürgt, sondern der Störung unterworfen. Die Sicherung der eigenen Seeverbindungen wird darum gewöhnlich mit dem Stören der feindlichen Schiffahrt zusammengehen. Ferner wird, solange die Seeherrschaft gesichert ist, jedes regelrechte feindliche Vorgehen gegen unsere Küste ausgeschlossen und eine Landung nicht möglich sein. Die Kriegsflotte ist hier die wirksamste Küstenverteidigung.

Ist eine Schlachtflotte an Zahl unterlegen, besteht sie jedoch aus einem Linienschiffstyp, der im Kampf dem ihres Gegners gleichwertig ist, so wird sie sich darauf beschränken müssen, dem Stärkeren die Seeherrschaft streitig zu machen. Die kleinere Flotte kann sich überlegenen feindlichen Streitkräften gegenüber auf ihren Stützpunkt zurückziehen, liegt bereit zum Zuschlagen im günstigen Zeitpunkt und ist — bei aktiver Führung — für den Feind eine dauernde Bedrohung. Diese Drohung zwingt den Feind zum Zusammenhalten seiner Kräfte, was zur Folge hat, daß verhältnismäßig wenig Streitkräfte zum unmittelbaren Schutz seines ausgedehnten Handels abgeteilt werden können. Es bietet sich günstige Gelegenheit zum Einzelvorgehen gegen den feindlichen Handel; eines Kreuzer- und Unterseehandelskrieges kann sich der Feind nur mit Mühe erwehren. Die aktive Stütze einer kleinen Flotte kampfkräftiger Schiffe gewährt dadurch dem Kreuzerkrieg große Aussicht auf Erfolg. Für die Kriegsflotte selbst gilt es, der dauernden Bedrohung, die eine derartige „Fleet in being" ausübt, durch strategische Maßnahmen hinreichend entgegenzuwirken. Diese Bedrohung wird für sie jedoch sehr gefährlich, wenn sie in ihrer Bewegungsfreiheit behindert ist, wenn sie z. B. während der Ausführung einer Landung durch die unmittelbare Beschützung ihrer Transportschiffe gebunden ist. Daher ist die Bedrohung der kleinen Flotte eine

Digitized by Google

Bürgschaft dafür, daß der Feind eine derartige Unternehmung nicht beschließt, bevor sie nicht unschädlich gemacht ist; unschädlich aber ist sie erst, wenn sie vernichtet ist. Eine kleine Flotte von Schlachtschiffen ist deswegen eine große Sicherung gegen eine Landung an der Küste; dadurch kann sie die Grundlage bilden, auf der sich eine wirksame Küstenverteidigung aufbaut. — Der Besitz einzelner Schlachtschiffe bietet ferner beim Zusammengehen mit einer anderen Seemacht die Möglichkeit, daß eine Überlegenheit über den Feind erlangt wird, wodurch die Seeherrschaft und die Sicherheit der Seeverbindungen in großem Umfange gewährleistet wird. Das Land, das einen Kern von Schlachtschiffen besitzt, wird dadurch ein sehr begehrter Bundesgenosse und kann infolge des Besitzes dieser Flotte eher auf die Unterstützung einer anderen Seemacht rechnen. Alle vorgenannten Vorteile sowie die Möglichkeit, einen Teil der eigenen Seeverbindungen zu behalten, werden preisgegeben, wenn die Marine eines Landes des Kernes der großen Schiffe entbehrt.

Wenn man die Verteidigung zur See einer Flotte von kleinen Schiffen anvertraut, einer Flotte also, die des verschiebbaren Kraftmittelpunktes entbehrt, dann stützt sich ihre Wirkung lediglich auf die Stärke ihres Stützpunktes und auf die der anderen geschützten Punkte. Besteht die Flotte dabei ausschließlich aus Überwasserstreitkräften, dann können diese tagsüber durch feindliche Streitkräfte vertrieben oder blockiert und in ihrem Auftreten somit auf die Nacht beschränkt werden, wodurch das Gefechtsfeld im hohen Maße verengert wird. Eine Seeverteidigung durch eine Flotte aus kleinen Fahrzeugen ist denn auch erst mit dem Erscheinen des Unterseebootes möglich geworden. Dieser Schiffstyp kann nicht von der offenen See verjagt werden. Das Auftreten dieser kleinen Fahrzeuge beruht nicht auf ihrer Stärke über Wasser, so daß sie also die eigene Schiffahrt nicht beschützen, sondern auf dem überraschenden Angriff, der das Leben der feindlichen Schiffe bedroht. Wie bei jeder Überraschung wird ihr Erfolg daher großenteils vereitelt, wenn der Feind nicht überrascht wird, sondern auf ihr Vorgehen vorbereitet ist.

Die Flotte aus kleinen Schiffen vergrößert also wohl die Unsicherheit der feindlichen Verbindungen, zwingt ihren Gegner, ausgedehnte Vorsichtsmaßregeln zu treffen, behindert und beschränkt seine kriegerischen Unternehmungen, verhindern aber kann sie diese nicht. Ist der Gegner imstande, die nötigen Abwehrmaßnahmen zu ergreifen, wie es bei einem Vorgehen gegen seine Kriegsflotte in der Regel der Fall sein wird, so ist ihr Erfolg gering. Das wird jedoch anders, wenn die nötige Vorsorge nicht getroffen werden kann oder so umfangreich ist, daß sie praktisch nicht auszuführen ist. Die Sicherheit der feindlichen Schiffahrt wird dann aufs Spiel gesetzt, und die Flotte aus kleinen Schiffen übt eine große Bedrohung und damit eine große vorbeugende Wirkung aus.

Dies letztere ist der Fall beim Auftreten gegen die Transportschiffe unserer Gegner. Da eine Landung an der Küste nur dadurch möglich ist, daß ein Landungsheer mit Transportschiffen herübergeschafft wird, so bietet sich hier die Aussicht auf ein erfolgreiches Auftreten von Unterseebooten. Darin besteht die Stärke einer Flotte aus kleinem Material für die Seeverteidigung, darin ihre große vorbeugende Wirkung. Das Land, das eine Flotte von kleinen Fahrzeugen besitzt, kann übrigens als Bundesgenosse noch großen Wert besitzen insofern, als eine Großmacht dadurch die Verfügung über seine Stützpunkte erlangt, die für ihre Operationen strategisch günstig liegen und deren Sicherheit ohne ihr Zutun wirksam gewährleistet ist. Die Aussicht, im Falle der Not auf die Unterstützung einer Großmacht rechnen zu können, wird somit durch den Besitz einer Flotte von kleinen Fahrzeugen vergrößert.

Digitized by Google

Von diesen Betrachtungen ausgehend, können wir die notwendige Art der Zusammensetzung der Kriegsflotte für die verschiedenen Länder in allgemeinen Zügen beurteilen. Inselreiche, wie England und Japan, deren wirtschaftliches Leben mit ungestörten Seeverbindungen steht und fällt, können den Schutz ihrer Schiffahrt nur durch den Besitz einer Schlachtflotte sichern. Die hohen Kosten, die ihr Bau erfordert, können von diesen Ländern getragen werden, solange sie aus Inseln oder Gebieten bestehen, die über Land schwer zugänglich sind, welche sich unschwer verteidigen lassen, so daß die Kosten für ein Heer gespart werden können. — Für Amerika ist eine ungestörte Schiffahrt nicht in demselben Maße ein Erfordernis für seinen Bestand. Will dieses Land aber die Philippinen verteidigen und zu seinem wirtschaftlichen Leben seine Seeverbindungen nach China, Europa oder den Tropen behalten, dann ist auch für die Vereinigten Staaten eine Schlachtflotte nötig. Die großen Hilfsquellen des Landes ermöglichen es ihm, die Kosten derselben zu bestreiten, da die weit entfernte Lage seiner möglichen Feinde und auch der gegenwärtige politische Zustand seiner Landgrenzen einen ausgedehnten Schutz durch ein Heer unnötig machen. Hat ein Staat sich sowohl an der Land- wie an der Seeseite zu schützen, dann wird er in der Regel jedem Zweig der Landesverteidigung weniger Mittel zuwenden können, als wenn nur ein Teil seiner Wehrmacht versorgt zu werden braucht. Ein solches Land wird deshalb gut tun, sich die nächstliegende Gefahr recht vor Augen zu halten und hierauf alle Kräfte zu vereinigen, während der Schutz der anderen Seite soweit eingeschränkt werden muß, daß das Hauptziel dadurch nicht unmittelbar gefährdet wird. Auf seiner schwachen Seite können noch auf andere Weise — z. B. durch politische Mittel und Bundesgenossenschaft, wie von Frankreich mit England vor 1914 — Vorkehrungen getroffen werden. Nationen, die ihre Landgrenzen zu verteidigen haben, wie Frankreich, Deutschland und Italien, werden ihre Verteidigung in erster Linie gegen die unmittelbare Gefahr, die von der Landseite droht, organisieren. Von ihrer Seeverbindung sind sie nicht in erster Linie abhängig, da sie sich zur Erhaltung ihres wirtschaftlichen Lebens auch großenteils auf die Zufuhr über Landverbindungen (Eisenbahnen und Binnenschiffahrt) verlassen können. Der Besitz einer kleinen Schlachtflotte bleibt für die großen Festlandmächte wünschenswert, weil große Seeinteressen zu sichern sind und durch sie eine politische Bundesgenossenschaft zum Schutze ihrer Seeverbindungen möglich wird. Für Frankreich kann wegen seiner Lage am Mittelmeer, gegenüber seinen Kolonien, eine kleine Schlachtflotte von großem Werte sein, weil dadurch eine örtliche Seeherrschaft erreicht werden kann. Seine Lage am Atlantischen Ozean, in unmittelbarer Nähe der großen europäischen Handelsstraßen, und die Nähe zu der wichtigen Verbindung mit Ostindien über Suez kann für Englands Schiffahrt eine ernste Bedrohung bilden, wenn ein Kreuzerkrieg gegen dessen Seeverbindungen sich dabei auf eine Schlachtflotte stützt. Wegen der geographischen Umstände ist auf die Zweckmäßigkeit einer Flotte von kleinen Fahrzeugen für die französische Küstenverteidigung nicht zu bauen. Infolge der geographischen Verhältnisse wird Deutschland auf die Sicherheit seiner Seeverbindungen nach dem Atlantischen Ozean nicht hoffen dürfen; die Sicherheit seiner Schiffahrt in der Ostsee ist jedoch von großer wirtschaftlicher Bedeutung, und für diesen Zweck ist eine kleine Schlachtflotte nicht zu entbehren. Auch für Italien ist eine Seeverteidigung mit einem Kern von Schlachtschiffen notwendig, bei seiner langen offenen Westküste gewährt sie die einzige wirksame Sicherung für den Schutz seines Gebietes gegen einen Angriff von See.

Schon vor dem großen Kriege hat man in der niederländischen Marine über die Frage: „Groß- oder Kleinmaterial-Flotte“ gestritten. Im Jahre 1913 wurde

Digitized by Google

dieser Streit entschieden; es wurde für die Verteidigung Indiens eine aus einem Kern von Schlachtschiffen bestehende Flotte für nötig erachtet; ihr Bau sollte durch ein Flottengesetz geregelt werden. Der Ausbruch des Weltkrieges vereitelte dieses Vorhaben, da diese Schiffe auf eigenen Werften nicht gebaut werden konnten. Jetzt, nach der langen Zeit des mobilen Zustandes, in dem das Schiffsmaterial großenteils stark mitgenommen wurde, ist eine Neuordnung der Verteidigung dringend nötig, der niederländische Staatssäckel aber leer, so daß die Durchführung des genannten Flottenplanes deswegen finanziell nicht möglich ist und auch die Schwierigkeiten der Personalbeschaffung stark vermehrt sind. Um auf geringere Kosten zu kommen, muß man demnach den Zweck, der mit der Verteidigung zur See ins Auge gefaßt war, einschränken. Infolge Absehens von dem Flottenplan mit einem Kern von großen Schiffen wird, wie oben schon dargelegt ist, die Handelsschiffahrt in Kriegszeiten nicht mehr geschützt und der Handel dann wahrscheinlich zum Stillstand kommen. Sehen wir nun ab von dem unmittelbaren Schutz unseres Handels, so können wir unser Ziel darauf beschränken, nur die Grundlagen zu sichern, auf denen dieser Handel sich im Laufe der Zeit entwickelt hat. Auf dieser Grundlage kann dann der Handel nach Friedensschluß von neuem aufgebaut werden.

Der niederländische Handel beruht vornehmlich auf zwei Grundlagen. Anfänglich machte die Lage des eigenen Landes an der Nordsee, zwischen Ostsee und Levante, die Holländer zu den Frachtfahrern Europas, eine Entwicklung, die durch das Betreiben einer blühenden Seefischerei begünstigt wurde. Später, bis in unsere Tage, ward ihr Handel durch die günstige Lage an der Rheinmündung mit dem großen deutschen Hinterland gefördert. Die eine Grundlage des niederländischen Handels ist somit der ungestörte Besitz des eigenen Staatsgebiets. Die Verteidigung des Reiches in Europa ist also die eine Grundlage. Das große Aufblühen unseres Handels und besonders die große Macht der Niederlande im 17. Jahrhundert ist jedoch die Folge unseres Kolonialbesitzes. Früher flossen uns dadurch die großen Reichtümer Indiens zu; jetzt verleiht der große Austauschverkehr, als Folge der Verschiedenheit im Klima und der wirtschaftlichen Gliederung der beiden Teile, unserem Volke die Möglichkeit, in so großer Zahl immer noch ein kleines Land zu bewohnen, dessen Boden wenig natürliche Hilfsquellen besitzt. Überdies verschafft Indien uns Niederländern ein ausgedehntes Arbeitsfeld für unsere Kräfte. Der Verlust Indiens würde deswegen für die Niederlande geradezu ein Unglück sein, würde unser wirtschaftliches Leben gänzlich aus den Fugen heben und unser Land zu der Stellung eines Vorlandes des Deutschen Reiches zurückbringen. Der Besitz Indiens bildet somit unzweifelhaft die zweite Grundlage für unser Bestehen als selbständiges Volk. Es muß gewiß wunderbar erscheinen, daß dieser Gedanke das niederländische Volk noch so wenig durchdrungen hat, daß viele blind sind für die Gefahren, die den Bestand Indiens bedrohen, und daß der Ruf nach einem besseren Schutz großenteils von Indien ausgegangen ist.

Die Washingtoner Konferenz hat in diesem Jahre das niederländische Volk unsanft wachgerüttelt und die Gefahren, die Indien wegen der vielen Reibungspunkte und Interessengegensätze im Fernen Osten bedrohen, in ein helles Licht gerückt. Diese Fragen sind schon von mehreren Seiten — auch in der Marine-Rundschau — eingehend besprochen; es genügt, sie mit einem einzigen Wort zu berühren. Für Japan bricht langsam die Zeit an, „Menschen oder Waren" auszuführen. Das erstere ist wegen der einschränkenden Vorschriften über die Einwanderung, einer Folge der Arbeiterbewegung in den angelsächsischen Ländern, und infolge Abneigung der Japaner selbst nicht möglich. Für das zweite ist ein Absatzgebiet

Digitized by Google

nötig, wofür China in erster Linie in Frage kommt. Doch hier findet es den amerikanischen, englischen und selbst deutschen Wettbewerb, daneben eine starke chinesische Abneigung. Nimmt man hierzu den dauernden Wirrwar in China mit den begleitenden Schwierigkeiten, dann kommt man zu einer Frage, für die auch die Washingtoner Konferenz keine Lösung hat finden können. Die Möglichkeit eines Austrages mit den Waffen ist deshalb nicht ausgeschlossen.

Es ist selbstverständlich, daß die unmittelbare Nähe dieser großen Interessengegensätze eine schwere Gefahr für Indien*) bildet. Seine Lage an dem großen Schiffahrtsweg von Europa nach Ostasien, dessen Offenhaltung für England von großem Interesse ist und für Japan eine Lebensfrage bedeutet, bewirkt, daß der Besitz von Niederländisch-Indien in einem Seekriege von großem strategischen Werte ist. Die Frage, wer Indien besitzt, ist deshalb für die betreffenden Großmächte nicht gleichgültig. Sie können seinen Besitz nicht einer anderen Macht überlassen, ohne dieser eine beherrschende Stellung einzuräumen, eine Stellung, die ihren eigenen Bestand unmittelbar bedroht. Dieser Interessengegensatz gewährt Indien die Gewißheit, in einem Streit — auch gegenüber einer Großmacht — nicht allein zu stehen. Anderseits vergrößert diese Stellung zugleich die Gefahren, in einen Seekrieg hineingezogen zu werden, in dem das Land einem Angriff offen liegt und jeder der Kriegführenden sich diese Vorteile mit einem geringen Kraftaufwand wird sichern können. Es würde ein wilder Wettlauf um Indiens Eroberung in den ersten Wochen des Krieges werden. Hieraus erklärt sich der scheinbare Widerspruch, daß der Besitz Indiens auf die Dauer nur mit Hilfe eines Bundesgenossen gehalten werden kann, daß jedoch die Abwehr des ersten Angriffs von Indien selbst gewährleistet sein muß. Nur auf diese Weise kann man sicher sein, daß die Hilfe des Bundesgenossen nicht zu spät kommen wird.

Dabei ist das Interesse an den verschiedenen Inseln unseres Archipels nicht gleich groß. Schon im grauen Altertum der javanischen Herrschaft lag der Schlüssel zu Indien auf Java, und dieser Zustand hat sich nicht geändert. Wer Java besitzt, beherrscht unseren indischen Archipel; ihm fallen die übrigen Inseln von selbst zu. Aus diesem Grunde verbürgt der Besitz Javas die Sicherheit des indischen Archipels. Deshalb kann man die Verteidigung Indiens näher umgrenzen auf die der Insel Java, und diese Begrenzung der Aufgabe ermöglicht es, daß die Verteidigung Indiens sich auf eine Flotte von kleinen Schiffen stützen kann, auf einen Schiffsbestand, dessen Stärke in Unterseebooten liegt. Die niederländische Regierung hat sich auf den Standpunkt gestellt, daß die Verteidigung zur See mit sogenanntem kleinen Material geschehen muß, weil der Bau und das Bemannen einer auf der Höhe der Zeit zu haltenden Flotte von großem Material unsere Kraft in jeder Hinsicht übersteigen würde. Der Ausschuß, der die Aufgabe hat, diese Gedanken in greifbare Vorschläge umzusetzen, hat sich ferner bei der Ausarbeitung seiner Pläne an die Richtlinien zu halten, die ihm von der Regierung deutlich gegeben wurden. Diese hielt für die Ausübung der Souveränität in und außerhalb Europas eine Staatsmarine für unentbehrlich; eine Teilung der Königlichen Marine in eine niederländische und eine Kolonialmarine würde sie für unvereinbar mit dem bestehenden verfassungsmäßigen Verhältnis zwischen den Niederlanden und seinen Kolonien halten. Ferner müssen zur Bemannung des für Niederländisch-Indien bestimmten Teils der Flotte — auch hinsichtlich der Offiziere und Unteroffiziere — soviel wie möglich die in jenem Gebiet verfügbaren einheimischen Kräfte ausgenutzt werden, damit in den Nieder-

*) Im folgenden ist mit Indien stets das niederländische Kolonialreich gemeint.

Digitized by Google

landen nicht länger eine erheblich größere Personalstärke unterhalten werden muß, als für die dortige Flotte erforderlich ist. Der Ausschuß sollte hierfür die nötigen Vorschläge machen. Zum Schluß bestimmte die Regierung, daß der Ausschuß bei der Aufstellung seines Berichtes die Zeitumstände in Betracht ziehen solle sowie die Notwendigkeit, die Baukosten auf das allernötigste zu beschränken, ohne freilich, was Indien betrifft, die Dringlichkeit des Zustandekommens einer erheblichen Verstärkung der Seemacht aus den Augen zu verlieren. Auch werde der Ausschuß erwägen müssen, nach welchem Maßstab die Kosten auf den Staatshaushalt und auf den für Indien zu verteilen seien.

Man sieht, der Auftrag des Ausschusses war kein ganz leichter; tatsächlich mußte er den größten Teil der Marineorganisation untersuchen. Die Ausarbeitung seines Entwurfes hat der Ausschuß mit der Untersuchung darüber begonnen, welches Flottenmaterial für den Schutz der Niederlande und Indiens besonders nötig ist, und dabei hat er sich von folgendem Gedankengang leiten lassen. Bei der Verteidigung der Niederlande bildet der Schutz zu Wasser einen Teil der Küstenverteidigung; an ein angriffsweises Vorgehen in See im eigentlichen Sinne des Wortes wird dabei nicht gedacht. Die Aufgabe der Seemacht soll strategisch in der Abwehr liegen; sie wird die Navigation an der Küste erschweren, das Seegebiet sorgfältig bewachen und die Seeengen oder Zugänge zum Herzen des Landes sperren müssen. Durch die Seemacht allein kann bei den bestehenden Machtverhältnissen eine Landung nicht verhindert werden, jedoch kann eine derartige Unternehmung durch sie erschwert werden, während das Vorhandensein maritimer Wehrmittel unserseits den Feind zu beträchtlich größerer Kraftentfaltung und zu vielen vorbeugenden Maßnahmen zwingen wird. Das letztere gilt besonders hinsichtlich unserer Unterseeboote. Für die Niederlande können deshalb in der Hauptsache Minenleger-, Unterseeboote, Wachfahrzeuge und Flugzeuge genügen. Die Unterseeboote bilden dabei das offensive Element. Zu Erreichung dieser Aufgabe erachtet der Ausschuß das folgende Material für notwendig:

18	Unterseeboote,	4	Minensuchfahrzeuge,
4	Unterseebootsminenleger,		einzelne alte Kanonenboote,
5	Panzerboote,		eins der alten Panzerschiffe,
15	Minenleger,	45	Aufklärungsflugzeuge,
3500	Minen,	15	Jagdflugzeuge.

In Indien, einem großen Inselreich mit einem ausgedehnten Seegebiet, kann eine Küstenverteidigung, wie für das Mutterland ins Auge gefaßt, nicht zum Ziele führen. Da kommt es nach Erkundung des Feindes darauf an, sein Eindringen in den Archipel solange wie möglich aufzuhalten, ihn zu hindern, mit einer kleinen Streitmacht seine Herrschaft in den indischen Gewässern zu befestigen, seiner Transportflotte nach Möglichkeit Verluste beizubringen und seine Verbindungen zu bedrohen. Hierzu sind neben Unterseebooten, Minenlegern und Flugzeugen auch Zerstörer und einzelne schnelle Kleine Kreuzer nötig, weil hier — im Hinblick auf das zu erreichende Ziel — das Gefechtsfeld fern von jeder Küstenbefestigung liegt und somit auf Unterstützung von dieser Seite nicht gerechnet werden kann; die Unterseeboote können demnach der Stütze letztgenannter Kriegsschiffe nicht entbehren, will man nicht Gefahr laufen, daß die Wirksamkeit der Unterseeboote durch feindliches Material von sehr geringem Gefechtswert ernstlich beeinträchtigt oder gar unmöglich gemacht wird.

Der Ausschuß ist von der Voraussetzung ausgegangen, daß die gefährlichste Bedrohung unserer Kolonien in einem unmittelbaren Angriff besteht, der in der Absicht unternommen wird, Java zu erobern, oder Teile davon, sei es vielleicht

Digitized by Google

nur vorübergehend, zu besetzen. Deswegen ist, um zu einem logischen Aufbau unserer Wehrmacht zur See zu gelangen, solch ein Angriff als Ausgangspunkt angenommen worden, während hinsichtlich der Menge des benötigten Materials damit gerechnet wird, daß dieser Angriff aus der für uns gefährlichsten Richtung kommt. Um diese Aufgabe zu erfüllen, erachtet der Ausschuß den folgenden Schiffsbestand für notwendig:

4 Kreuzer,	1 Unterseebootsmutterschiff,
24 Zerstörer,	4500 Minen,
32 Unterseeboote,	einige weitere Hilfsschiffe,
4 Unterseebootsminenleger,	72 Aufklärungsflugzeuge,
4 Flottillenfahrzeuge (Kanonenboote),	18 Jagdflugzeuge,
9 Minenleger,	18 Kampfflugzeuge.

Dieser Schiffsbestand soll sich bei seinen Unternehmungen auf einen Stützpunkt zu Tandjong Priok (Batavia) und ferner auf Hilfsstützpunkte stützen, von denen einer in dem Rioum-Archipel angelegt werden soll und der andere sich in Soerabaja befindet. Ferner wird der Hafen von Macassar befestigt.

Die Regierung hat sich auf den Standpunkt gestellt, daß das genannte Material planmäßig in 12 Jahren gebaut werden muß. Sie hat weiter geglaubt, das Flottengesetz, durch das die Organisation und der Bau des Materials geregelt werden, über keinen größeren Zeitraum als 6 Jahre ausdehnen zu dürfen, einen Zeitraum, der von ihr übersehen werden kann. In dieser Zeit soll dann ein Schiffsbestand erbaut werden müssen, der organisatorisch ein Ganzes bildet und bestehen soll aus

A. Material für die offene See
   a) für Indien: 2 Kreuzer, 12 Zerstörer, 16 Unterseeboote, 2 Unterseebootsminenleger, gestützt auf den Stützpunkt Tandjonk Priok und den Stützpunkt im Rioum-Archipel;
   b) für die Niederlande: 10 Unterseeboote, 2 Unterseebootsminenleger

B. Material für die eigentliche Küstenverteidigung
   a) in Indien: 4 Flottillenfahrzeuge, 9 Minenleger, 1 Mutterschiff für Unterseeboote, 4500 Minen;
   b) in den Niederlanden: 4 Panzerboote, 13 Minenleger, 2 Mutterschiffe für Unterseeboote, 2300 Minen;

C. dem bereits vorhandenen Material;

D. dem gesamten vorgeschlagenen Flugdienst
   a) in Indien; b) in den Niederlanden.

Die Gesamtbaukosten für diesen 6jährigen Zeitraum betragen:

für den Schiffsbestand	184 685 000 Gulden,
für die Stützpunkte	77 896 000 „

Sie sollen durch Errichtung eines Flottenfonds und eines Flottenstützpunktfonds aufgebracht werden. Unter Zugrundelegung einer Lebensdauer von 12 Jahren für die Schiffe und von 30 Jahren für die genannten Stützpunkte soll diesem Fonds jährlich ein Zwölftel bzw. ein Dreißigstel der veranschlagten Gesamtkosten zufließen. Die gesamten jährlichen Kosten der Marine werden somit während des Zeitraumes betragen: für die Niederlande 36 250 000 Gulden, für Indien von 37 194 000 Gulden (1. Jahr) ansteigend bis auf 53 194 000 Gulden (6. Jahr).

Luctor et emergo.

Digitized by Google

Die Bedeutung des Seewegs nach Sibirien.

Von Dr.-Ing. Fr. W. Achenbach, Berlin.

(Mit einer Karte.)

Ungewöhnliche Zustände im Wirtschaftsleben der Völker erfordern zur Behebung ungewöhnliche Maßnahmen. Solange Erzeugung und Verbrauch sich in gewohnten Bahnen vollziehen, begnügt sich der Handel damit, auf die einfachste Weise Geschäfte zu machen; alles, was das Risiko des Verdienstes zu erhöhen vermöchte, wird streng vermieden und als abenteuerlich abgelehnt.

Um den dauernden Krisenzustand des Welthandels zu überwinden, muß zu solchen Mitteln gegriffen werden, die einen besonders durchgreifenden Erfolg versprechen, gleichgültig, ob sie vordem noch nicht angewendet worden sind oder, gelegentlich angewendet, niemals eine energische Förderung erfahren haben. Wenn die Weltwirtschaft ein wertvolles Landgebiet in normalen Zeiten nicht erschlossen und ausgenutzt hat, so war die Ursache dafür meist darin zu suchen, daß dieses Gebiet verhältnismäßig ungünstig zu den Hauptverkehrslinien des Seeverkehrs gelegen war. Denn nur der Seeverkehr mit großen Schiffen gestattet die Bewegung von solchen Warenmengen, wie sie für den Weltverbrauch ins Gewicht fallen. Aus diesem hauptsächlichen Grunde ist ein so riesiges und dabei wertvolles Landgebiet wie Sibirien seither noch fast unerschlossen geblieben. Beträgt doch die Entfernung von Wladiwostok bis Hamburg auf dem Seewege 22 150 km, während auf dem Landwege die Strecke von Hamburg bis Omsk, dem Mittelpunkt des sibirischen Lebens, 4750 km und diejenige von Omsk bis Wladiwostok 6950 km mißt. Jetzt, wo der Markt Osteuropas völlig aus dem Gleichgewicht gebracht ist, richten sich die Hoffnungen nicht mit Unrecht mehr als vordem auf Sibirien.

In Rußland selbst ist die Produktion versiegt; ein Austausch ist kaum möglich; die Transportmittel sind zerstört, die Bevölkerung ist ausgehungert. Rußland kann sich nicht ohne Hilfe Sibiriens erhalten und wieder aufrichten. Eine Wiederherstellung Rußlands als Wirtschaftsgebiet ist aber für die Gesundung der Weltwirtschaft unerläßlich.

Sibirien hat nicht so sehr unter der Kriegszwangswirtschaft und der nachfolgenden Bolschewistenherrschaft gelitten. Sich vom Osten nach Westen erstreckend, wird es im wesentlichen nur in dieser Richtung von einer Bahnlinie durchzogen, und gerade dieser Umstand, der der wirtschaftlichen Erschließung des Landes in Friedenszeiten hinderlich war, hat es vor dem Eindringen bolschewistischer Ideen und Experimente bewahrt, und es ist zu bezweifeln, ob der Einfluß der Bolschewistenherrschaft das Weichbild der an der Eisenbahn gelegenen großen Städte wesentlich überschreitet. Daher sind in Sibirien Lebensmittel, Rohstoffe und das für die Erneuerung der Landwirtschaft so nötige Vieh noch vorhanden, so daß von hier aus das hungernde Rußland gespeist, seine Landwirtschaft mit Vieh versorgt und die Industrie mit Rohstoffen versehen werden kann. Um Rußland, Deutschland und andere Bedarfsgebiete mit Rohstoffen und Lebensmitteln aus den Beständen Sibiriens zu versehen und nach dort Auslandsware einzuführen, müssen solche Transportmittel ausgenutzt werden, die eine großzügige Warenbewegung gestatten. Vor dem Kriege ging die sibirische Ware nach den russischen Häfen des Baltischen Meeres. Infolge der Zerrüttung des Eisenbahnwesens und der allgemeinen Unsicherheit der Landtransporte wird dieser Weg auch nach Änderung der jetzigen bolschewistischen Regierungsform noch lange verschlossen bleiben. Waren- und Wertaustausch ist die Grundlage des Auflebens der abgestorbenen Gebiete; wie kann man aber von der Bevölkerung Rußlands verlangen, daß sie

Digitized by Google

Waren und Werte nach Westeuropa durchläßt, solange sie selbst bittersten Hunger leidet? Unter diesen Verhältnissen rückt der nördliche Seeweg zur Mündung der sibirischen Flüsse in den Vordergung des weltwirtschaftlichen Interesses. Diese Flußsysteme bilden die natürliche, meridionale Ergänzung der transsibirischen Bahn; sie erstrecken sich schiffbar bis tief in das asiatische Festland, so daß ganz Westsibirien und ein Teil von Ostsibirien in den Ausfuhrbereich einbezogen und auf kürzestem Wege eine Verbindung mit China hergestellt wird.

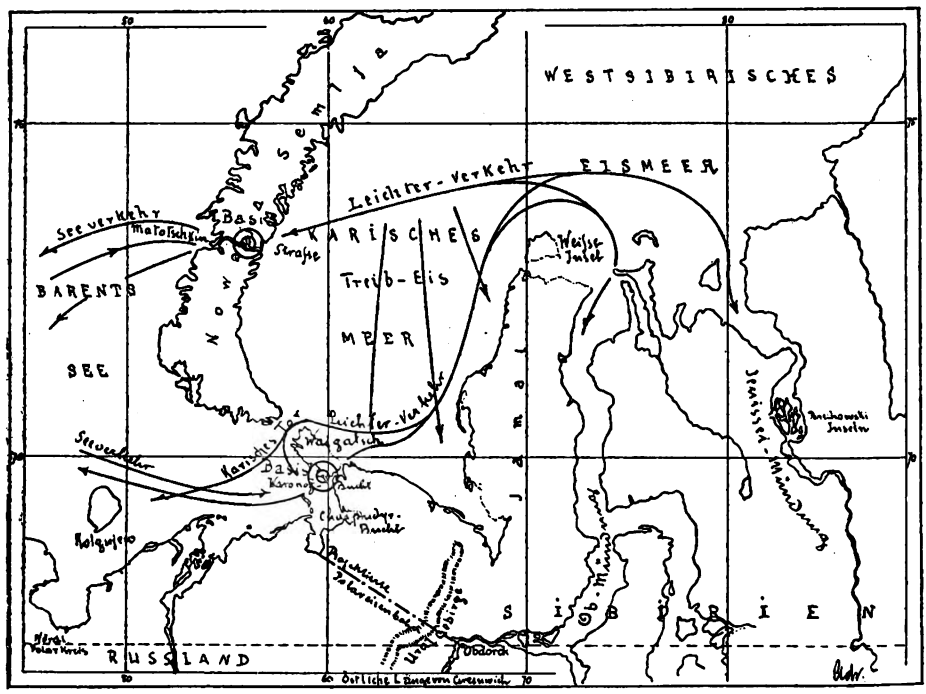
Die Verbindung mit Westsibirien auf dem Wege seiner nordwärts mündenden Flüsse Ob-Irtysch und Jenissei ist seit langem bekannt, ohne indes im Laufe der Jahrhunderte die Bedeutung zu erlangen, die ihr als nächster und direktester Zugang von Europa zum asiatischen Festlande zukäme. In der Vorkriegszeit hat vor allem die Selbstsucht der zentralrussischen Industriellen, welche befürchteten, daß auf diesem Wege unter Ausschaltung ihres Verdienstes wohlfeile Waren aus dem Auslande nach Sibirien gelangen könnten, verhindert, daß dieser Zufahrtsstraße die nötige Förderung zuteil wurde. Zur Zeit der moskowitischen Zaren war die Schiffahrt in den nördlichen Meeren sogar bei Todesstrafe verboten. Wenn solche Hemmnisse in gegenwärtiger Zeit weniger zu befürchten sind, so bleibt doch der Umstand bestehen, daß der Transport in jenen Gewässern mit dem hohen Risiko der Eisfahrt verbunden ist und sich nur dann entwickeln kann, wenn als Ausgleich die Wareneinfuhr zollfrei erfolgt. Unter den sibirischen Handelskreisen sind Bestrebungen in dieser Richtung im Gange, und es ist anzunehmen, daß Sibirien jetzt die Möglichkeit behalten wird, sich wirtschaftlich selbständiger zu entwickeln als in früheren Zeiten.

Die Schwierigkeiten eines regelmäßigen Verkehrs mit den sibirischen Flußmündungen liegen vor allem in den Eisverhältnissen der Karischen See begründet. Die sich im Sommer loslösenden Eismassen treiben nach Süden, werden durch die Inseln Nowaja Semlja und Waigatsch auf der einen Seite, die Halbinsel Jamal auf der anderen zusammengehalten und verstopfen im ungünstigen Falle die Zufahrtstraßen. Die Menge der treibenden Eismassen bleibt den Sommer über ziemlich konstant, und die Bedingungen der Schiffbarkeit des Karischen Meeres hängen fast ausschließlich von ihrer jeweiligen Verteilung in diesem oder jenem Teile dieses Meeres ab. Wenn also das Eis die südlichen Zugänge, Jugor Scharr und Karische Pforte, verstopft, so sind gewöhnlich die nördlichen, Matotschkin Scharr und um die Nordspitze von Nowaja Semlja herum, frei. Die Zugänglichkeit hängt also im wesentlichen von der gerade vorherrschenden Windrichtung ab. Zu einer Prognose, wie sie für eine praktische Benutzung dieses Seewegs nötig wäre, fehlt es leider noch an systematisch geordnetem Material. Es kann daher nicht mit Bestimmtheit angegeben werden, wie auf Grund von Beobachtungen der meteorologischen Verhältnisse des vergangenen Winters, die Menge und Verteilung des Eises an den verschiedenen Zugängen sein wird und welches die Bedingungen einer bestimmten Navigationsperiode sein könnten. Man weiß jedoch ziemlich bestimmt, daß eine Periode der Unzugänglichkeit alle 5—7 Jahre eintritt, daß aber in der Zwischenzeit die Durchfahrt durchaus möglich ist und fast gefahrlos verläuft, wenn die Lage der Eismassen genau bekannt ist. Es kommt also darauf hinaus, eine Eisaufklärung einzurichten, die einige Wochen vor der beabsichtigten Durchfahrt einsetzen müßte. Über die dringende Notwendigkeit eines dauernden, behördlich organisierten, meteorologischen und hydrologischen Dienstes in jenen Gewässern soll hier nicht weiter gesprochen werden; ein solcher ist unumgänglich.

Seither wurde die Schiffahrt nach den sibirischen Flußmündungen in der Weise betrieben, daß die Seedampfer gewöhnlich von der Karischen Pforte oder dem Jugor Scharr aus in einem Streifen freien Wassers längs der Küste von Jamal

Digitized by Google

um die Weiße Insel herum flußaufwärts gingen, um in der Nachodka-Bucht des Ob oder bei den Brechowski-Inseln des Jenissei den Umschlag mit den auf hölzernen Flußleichtern angefahrenen sibirischen Waren zu vollziehen. Diese Fahrten konnten in der Zeit von Ende Juli bis Mitte September stattfinden. An den genannten Umschlagplätzen sind die Verhältnisse denkbar ungünstig. Die großen Seedampfer können wegen ihres großen Tiefganges nicht nahe an das Ufer heran; es geht daher viel kostbare Zeit mit dem Anbooten der Stauarbeiter verloren, und diese haben sehr unter den unhygienischen Bedingungen des Wetters und der Fürsorge zu leiden. Kein Wunder, daß der Ausfall an Kranken zeitweilig bis 75 v. H. betragen hat. Die Stauarbeiter müssen vom Oberlauf der Flüsse herangeführt werden,



da jene nördlichen Gegenden fast völlig unbewohnt sind. Daher ist auch hier von der Errichtung von Hafenanlagen, Speichern und Wohngebäuden nichts zu erhoffen. Zudem überschwemmt im Frühjahr das Hochwasser der Flüsse alles Land weit und breit mehrere Meter hoch, und der ungeheuren Wucht des Eisgangs sind keinerlei Baulichkeiten oder Vorrichtungen gewachsen.

Die Würdigung der erheblichen Schwierigkeiten, welche mit einem direkten Verkehr der Seedampfer zu den sibirischen Flußmündungen verbunden sind, führt mich zu dem Vorschlage, die großen Seeschiffe überhaupt nicht durch das Karische Meer laufen zu lassen, vielmehr den Umschlag nach einer Basis in den drei Zufahrtstraßen — Matotschkin Scharr im Norden, Karische Pforte und Jugor Scharr im Süden — zu verlegen. In dem Matotschkin Scharr ist es vor allem die Beluskja-Bucht, die als Ankerplatz und geschützte Liegestelle in Frage kommt, während auf der Insel Waigatsch die Waronow-Bucht, auf der Westseite gelegen, schon oft als Zufluchts- und Bekohlungsplatz gedient hat. Um die kurze Schiffahrtsperiode voll ausnutzen zu können, müßte ein doppelter Satz besonders gebauter Leichter benutzt

Digitized by Google

werden. Der eine Satz Leichter geht aus etwa von Tobolsk; er wird dort mit sibirischen Waren beladen und geht Ende Juli flußabwärts bis Obdorsk. Hier erwartet der Führer der Karawane die erste günstige Eismeldung, vielleicht von einer Station auf der Weißen Insel. Alsdann setzt die Leichterkarawane im Schlepp eines oder mehrerer Eisbrechschlepper die Fahrt bis zur Weißen Insel fort, durch Funkverbindung in fortwährender Kenntnis über die Eislage. Bei der Weißen Insel muß der Führer eine Entscheidung treffen, ob er den nördlichen Weg nach dem Matotschkin Scharr oder den südlichen Kurs auf Waigatsch wählen will. Von seinem Entschluß erhält eine Zentralstation Nachricht, die sich auf der Insel Waigatsch befinden mag. Sie leitet demgemäß die Seedampfer nach einem der Umschlagplätze. Hier treffen die Leichter mit den ausländischen Seedampfern zusammen und tauschen ihre Waren aus. Der neubeladene Satz Leichter setzt jetzt seine Reise in gleicher Richtung fort nach einem nordrussischen Hafenplatz — etwa Archangelsk oder Murman —, löscht hier seine Ladung und überwintert, um im nächsten Jahre die Reise in umgekehrter Richtung zu machen.

Der andere Satz Leichter hat inzwischen seine Reise von dem nordrussischen Hafenplatz mit russischen Waren beladen angetreten. Er wird von der Zentralstelle entweder nach Norden oder nach dem südlichen Umschlagplatz geleitet, vollzieht den Umschlag mit den Seedampfern — zu gleicher Zeit oder etwas früher als die von Sibirien kommenden Leichter — und setzt die Reise durch das Karische Meer auf eine günstige Eismeldung hin fort, um schließlich in Tobolsk zu löschen und zu überwintern.

Dies — in kurzen Zügen — der Grundgedanke eines Pendelverkehrs zwischen Rußland und Sibirien mit Anschluß an den Weltverkehr. Der Vorteil besteht in folgendem:

1. Das Risiko der Fahrt im Karischen Meer wird von den großen Seedampfern und ihren großen Ladungen auf eigens gebaute kleine Schiffe mit kleinen Ladungen übertragen.
2. Der günstige Zeitpunkt für die Durchfahrt durch das Karische Meer kann sicher abgepaßt werden und wird nicht durch Vorbereitungen, Umschlagarbeiten und Unbestimmtheit der Eisverhältnisse versäumt.
3. Der gleichzeitige Anschluß von Sibirien und Nordrußland an den Seeverkehr läßt ein größeres Interesse auch auf russischer Seite an diesen Fahrten erhoffen, da hierdurch die Murmanbahn, welche seither trotz großer Opfer sich als wirtschaftlicher Fehlschlag erwiesen hat, neubelebt würde.
4. Die Herstellung von zweckmäßig gebauten Fluß-Seeleichtern nebst den nötigen Eisbrechschleppern ist ohnedies notwendig, da die Jenissei-Flußflotte vollständig durch Feuer vernichtet ist, während die Ob-Flotte für eine großzügige Warenbewegung nicht zureicht.

Über den Umfang und die zweckmäßige Organisation dieser Fahrten soll an anderer Stelle berichtet werden. In den ersten Jahren dürfte der Umschlag 20 000 t nicht überschreiten, so daß zunächst für 10 000 t der Leichterraum und die Schleppkraft zu beschaffen wäre.

In neuester Zeit sind auch die Verhandlungen wieder aufgenommen worden zum Bau einer Polareisenbahn, welche die Chaipudyr-Bucht am Barents-Meer mit Obdorsk an der Ob-Mündung verbinden soll. Obwohl diese Bahn zur Erschließung Sibiriens sehr erwünscht wäre, so dürfte ihre Ausführung bei dem in heutiger Zeit fehlenden freien Kapital und bei der Aussicht auf größere Zubußen in den ersten Betriebsjahren noch lange auf sich warten lassen. Die Forderung der Gegenwart bleibt daher: Vervollkommnung des Seeverkehrs zwischen Europa und den sibirischen Flüssen in organisatorischer, wirtschaftlicher und technischer Be-

Digitized by Google

ziehung. Das hier angelegte Kapital wird sich sofort verzinsen und deutscher Arbeit — nicht zuletzt den Häfen von Kiel und Wilhelmshaven als etwaigen Ausgangsplätzen der Seeschiffe — ein neues Betätigungsfeld erschließen. Wenn man bedenkt, daß an den zahlreichen Handelsexpeditionen dorthin niemals ein einziges deutsches Schiff teilgenommen hat, so ist vielleicht jetzt die Zeit gekommen, durch großzügige deutsche Beteiligung den Handelsaustausch mit Asien auf eine neue, vorher nicht gekannte Höhe zu bringen.

Kondensatorlecke und ihre Folgen.

Von Fregattenkapitän (S.) L. Jacks.

(Mit drei Abbildungen.)

Solange es Dampfmaschinen gibt, ist das Bestreben der Erbauer darauf gerichtet gewesen, die in dem Dampfe enthaltene Spannkraft, oder besser gesagt, das Wärmegefälle soweit wie möglich auszunutzen. Dies läßt sich bekanntlich dadurch erreichen, daß man die Anfangsspannung im Kessel so hoch wie möglich treibt und einen möglichst geringen Gegendruck im Kondensator anstrebt. Kessel und Kondensatoren sind daher für die Dampfmaschinenanlage eines Schiffes von nahezu gleicher Wichtigkeit.

Die Anfangsspannung des Dampfes ist im Laufe der Zeit von 2 kg/qcm Überdruck auf 18 und darüber gestiegen, und die Art und Form der Kessel hat sich diesen veränderten Verhältnissen angepaßt. Die Entwicklung führte vom flachwandigen Kofferkessel, der mit Seewasser gespeist wurde, über Zylinder- und Lokomotivkessel zum Wasserrohrkessel. Bei allen Vorzügen, die den Wasserrohrkesseln nachgerühmt werden können, haben sie doch einen großen Nachteil: sie sind sehr empfindlich gegen Salzwasser. Diese Empfindlichkeit geht soweit, daß der geringfügige Salzgehalt von etwa 2 Teilen auf 1000 Teile Wasser ihr Inneres beim Betriebe in Wallung versetzt, d. h. sie fangen an zu „kochen" oder, genauer ausgedrückt, „überzukochen"; denn das Wasser wird dabei in mehr oder weniger großen Mengen mit dem Dampf aus den Kesseln herausgerissen und gelangt durch die Rohrleitungen in die Maschinen. Und was das Kesselkochen für den Dampfmaschinenbetrieb bedeutet, das weiß nur der voll und ganz zu würdigen, der es mit allen seinen Schrecken durchzukosten Gelegenheit hatte. Doch davon später.

Will man derartige Betriebsstörungen an einer Maschinenanlage möglichst verhüten, dann muß peinlich darüber gewacht werden, daß kein salzhaltiges Wasser in die Kessel gelangt; das Kesselspeisewasser muß dauernd auf Salzgehalt untersucht werden. Der Speisewasserbedarf wird auf dreierlei Weise gedeckt:

1. durch Wiederverwendung des im Kondensator niedergeschlagenen Dampfes; da der Maschinenbetrieb infolge Undichtigkeiten an Rohrverbindungen, Stopfbuchsen usw. aber stets mit Dampfverlusten verbunden ist,
2. durch Zusatzwasser, das als Frischwasser in Speisewasserzellen mitgeführt wird; da dieses bei längerem Aufenthalt in See zur Neige gehen kann,
3. durch Erzeugung von Frischwasser aus Seewasser mittels Verdampfer.

Bei allen drei Quellen besteht die Gefahr des Versalzens; denn überall ist Seewasser in unmittelbarer Nähe. Beim Verdampferbetrieb kann Seewasser infolge unaufmerksamer Bedienung von dem erzeugten Dampfe mitgerissen werden, und bei den Speisewasserzellen können undichte Mannlochdeckel oder Verschraubungen die Ursache sein. Die größte Gefahr lauert aber in den Kondensatoren.

Digitized by Google

Der Kondensator bildet in seiner bekanntesten Form ein liegendes, zylindrisches Gefäß, zwischen dessen Böden eine große Anzahl sehr dünnwandiger, enger Kühlrohre angeordnet ist. Der niederzuschlagende Dampf strömt gewöhnlich so in den Kondensator hinein, daß er die Rohre umspült, und das als Kühlwasser dienende Seewasser wird mittels geeigneter Vorlagen durch die Rohre geleitet. Beide, Dampf und Seewasser, sind demnach nur durch die 1 mm starke Rohrwandung voneinander getrennt; ein feines Loch, so klein, wie von einer Stecknadel gestochen, in einem Kondensatorrohr, und das Verhängnis naht.

Wodurch werden die Rohrwandungen zerstört? Letzten Endes ist das Seewasser Ursache und Wirkung zugleich. Von der Erkenntnis ausgehend, daß Schäden verhüten leichter ist, als sie zu heilen, ist die Technik seit Jahren bemüht, der Rohranfressungen Herr zu werden. Das führte zunächst dazu, ein gegen Anfressungen widerstandsfähiges Rohrmaterial ausfindig zu machen, wobei die Kosten natürlich eine Rolle spielten. Aber das Problem der Anfressungen der Kondensatorrohre ist noch lange nicht gelöst, alle Marinen beschäftigen sich eingehend damit. In der deutschen Marine wurde in den letzten Jahren als Material für die Kondensatorrohre neben hochwertiger Kupferbronze Messing in einer Zusammensetzung von 63 v. H. Kupfer und 37 v. H. Zink verwendet. Die Rohre waren innen und außen verzinnt oder verbleit (90 v. H. Blei und 10 v. H. Zinn), daneben sind auch Preßmessingrohre ohne jeglichen Schutzüberzug zur Anwendung gekommen. Zusammenfassend läßt sich aber sagen, daß es nicht auf die Zusammensetzung des Messings oder der Bronze ankommt; denn Rohre ein und derselben Legierung, nach gleichem Verfahren hergestellt, haben in dem einen Schiff tadellos gehalten, im andern sind sie in kurzer Zeit zerfressen worden, Kupferbronzerohre wurden ebenso rasch zerstört wie Messingrohre. Auf Grund eigner Erfahrungen möchte ich aber behaupten, daß das Verzinnen oder Verbleien doch einen wirksamen Schutz gegen Anfressungen bietet. Leider läßt es sich im Innern der Rohre in der Praxis nicht mit der Sorgfalt vornehmen, wie es wünschenswert erscheint. Vorbedingung ist, daß die Rohre innen und außen eine ganz glatte und reine Oberfläche haben; denn jede noch so kleine Unebenheit oder Vertiefung bietet für Anfressungen eine Angriffsstelle. (Daher stellt z. B. die englische Admiralität die Forderung, daß die gegossenen Rohrhülsen außen abgedreht und innen ausgebohrt werden müssen.) Nun ist aber das die Rohre durchströmende Seewasser oft stark sandhaltig, so daß nach einer gewissen Zeit eine mehr oder weniger starke Abnutzung des Schutzüberzuges eintritt. Daher muß gefordert werden, daß alle Rohre in gewissen Zeiträumen untersucht und, wenn nötig, neu verzinnt oder verbleit werden, letzteres dürfte nach etwa zweijähriger Betriebsdauer erforderlich werden. Bei der Untersuchung denke ich an geeignete optische Beobachtungsapparate, deren Herstellung wohl möglich ist; die Untersuchung wird zwar sehr zeitraubend sein, sie lohnt sich aber.

Ist an einer Stelle der schützende Überzug nicht mehr vorhanden, dann setzt dort auch alsbald die gefürchtete Anfressung ein. Ist sie chemischer oder galvanischer Art? Die Meinungen gehen darüber noch auseinander. Das Seewasser enthält Luft und wird beim Strömen durch die mehr oder weniger heißen Kondensatorrohre erwärmt. Dabei scheidet sich die Luft in kleinen Bläschen aus und steigt nach oben. Die Bläschen wandern mit dem Wasserstrom und setzen sich, wenn zunächst auch nur für einen Augenblick dort fest, wo sie einen Halt finden, und der Sauerstoff der Luft leitet den Oxydationsprozeß ein; die Stelle wird rauh. An der einmal aufgerauhten Stelle werden die Bläschen aber immer von neuem haften, die Oxydation schreitet fort und führt schließlich zur Durchlöcherung der Rohre. Schneidet man ein derart zerstörtes Rohr der Länge nach auf, so findet

Digitized by Google

man oft dicht an dicht, und besonders in der oberen Hälfte, rötliche, pockennarbige Anfressungen, wie sie Abbildung 1 erkennen läßt. Um das Anhaften der Bläschen einzuschränken, liegt es nahe, die Rohre statt wie bisher wagerecht, senkrecht anzuordnen, was aber auf große bauliche Schwierigkeiten stoßen dürfte. Neuerdings ist auch empfohlen worden, gedoppelte Rohre (zwei übereinandergezogene Rohre von je 0,5 mm Stärke) zu verwenden; das Ergebnis kann aber erst die künftige Erfahrung damit zeigen. Neben der Anfressung her geht eine Erscheinung, die man als „Entzinkung" bezeichnet, d. h. das Zink wird aus der Metallegierung ausgelaugt, und eine amorphe, hochkupferhaltige Masse, deren Zusammenhang durch das Verschwinden des Zinks verlorengegangen ist, bleibt zurück. Hin und wieder vorgekommene Rohrbrüche lassen sich dadurch erklären. Noch mehr verdienen aber galvanische Einwirkungen Beachtung. Durch Versuche ist festgestellt worden, daß an den Wänden der Rohre elektrische Potentialunterschiede bestehen. So wurde z. B. zwischen einer Anfressungsstelle und einer benachbarten Oberflächenschicht eines Rohres ein Spannungsunterschied von 0,01 bis 0,04 M. V. gemessen, der bei schwacher Erwärmung einer Kontaktstelle infolge thermoelektrischer Vorgänge auf den 10fachen Betrag des kalt gemessenen Wertes stieg. Die großen Wärmeunterschiede zwischen Innen- und Außenwand eines Kondensatorrohres beim Betriebe sind in bezug auf das Zustandekommen von Anfressungen bisher wohl überhaupt nur wenig beachtet worden.

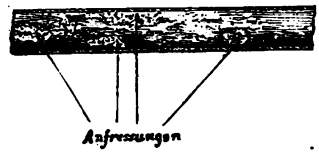


Abb. 1.

Die erste Ursache für die Bildung von Lokalströmen wird erst durch die unvermeidliche Einwirkung der atmosphärischen Luft des Seewassers und durch die ungleiche Erwärmung hineingebracht. Als hauptsächlicher Träger zerstörender Einflüsse kann dann der Niederschlag in den Rohren aus Oxyd- und Chloridschichten sowie sandigen Fremdkörpern angesehen werden, wodurch unmittelbare Spannungsunterschiede zu erklären sind. Ein wirksames Mittel zur Beseitigung der Lokalelemente und zur Erhaltung der Rohre würde demnach ihre häufige innere Reinigung sein. Die für unsere Marine gegebene Vorschrift, die Rohre bei jeder sich bietenden Gelegenheit mit Frischwasser durchzuspülen, verfolgt dieses Ziel. Daneben wird seit langem versucht, im Kondensator elektrische Gegenströme zu erzeugen, die die schädliche Wirkung solcher Lokalströme aufheben sollen. Das Hineinhängen von Zinkschutzplatten in die Vorlagen der Kondensatoren ist eine solche Maßnahme; ihre Wirkung ist aber wohl nur gering. — Als wirksamer wird das Cumberland-Verfahren gepriesen, das vor wenigen Jahren auch auf verschiedenen Schiffen unserer ehemaligen Flotte versuchsweise eingeführt worden war. Das Verfahren besteht darin, daß die Rohre mit dem negativen Pol einer 12 Volt-Gleichstrommaschine verbunden sind, während Eisenplatten, die, isoliert durch die Wandung geführt, in dem Seewasser hängen, mit dem positiven Pol in Verbindung stehen (Abbildung 2). Der Strom geht dann von den Eisenelektroden A durch das Wasser nach den Rohren und zurück. Die erforderlichen Stromstärken sind nur gering, es genügt 1 Amp. auf 40 bis 45 qm Rohrfläche. Die anodischen Eisenplatten werden dabei allmählich zerstört und müssen von Zeit zu Zeit erneuert werden, die Rohre sollen dagegen vollkommen unversehrt bleiben.

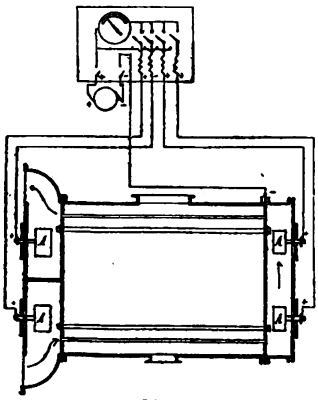


Abb. 2.

Digitized by Google

Ein abgeschlossenes Urteil hierüber liegt bei unserer Marine aber wohl noch nicht vor. Das von England übernommene Verfahren scheint aber auch dort die Frage der Kondensatoranfressungen noch nicht völlig gelöst zu haben; denn das „Corrosion Committee of the Institute of Metals" beschäftigt sich nach wie vor eingehend damit, wie z. B. aus „Engineering", März 1920, S. 357 und 370, hervorgeht.

Solange ein einwandfreier Schutz noch nicht gefunden ist, kommt es darauf an, beginnende Anfressungen rechtzeitig zu entdecken. Ist erst ein Rohr leck, dann folgen andere gewöhnlich bald hinterher, und sie aus den vielen in einem Kondensator enthaltenen Rohren herauszufinden, ist oft nicht einfach. Das Nächstliegende dazu ist, den Dampfraum des lecken Kondensators mit Wasser unter Druck zu setzen; das bedingt aber zuvor seine sorgfältige Abdichtung, eine Maßnahme, die besonders bei Turbinenschiffen wegen der weiten Abdampfbögen mit Schwierigkeiten verknüpft ist. Daneben hat sich die Praxis ausgebildet, den abgestellten Kondensator unter Vakuum zu halten und die Rohrwände mit einer offenen Kerze abzuleuchten. Bei geschickter Handhabung wird die Flamme dann in das beschädigte Rohr hineinschlagen. Hin und wieder gelingt es, das betreffende Rohr schnell herauszufinden, zuweilen ist aber auch stundenlanges Suchen vergeblich, und man muß schließlich doch zum Drücken des Kondensators schreiten.

Welche Folgen lecke Kondensatoren haben können, das sei an einem Beispiel aus trauriger Zeit geschildert. S. M. S. „Dresden", seinerzeit das neueste Schiff unserer ehemaligen Kriegsmarine, hatte am 28. März 1918 in Dienst gestellt. Der Abdampf der beiden Hauptturbinen wurde von 4 Kondensatoren, je 2 an jeder Seite, aufgenommen (Abbildung 3). Diese Anordnung war neu in unserer Marine und jedenfalls von der Überlegung aus getroffen worden, daß man beim Schadhaftwerden eines Kondensators diesen ausschalten und mit dem andern, wenn auch mit verringerter Leistung der betreffenden Turbine, weiterfahren konnte. Die Kondensatorrohre bestanden aus Messing und waren unverzinnt; zu ihrem Schutze hatte man möglichst viele Zinkschutzplatten angeordnet. Von jedem Kondensator gingen Leitungen zu beständig anzeigenden Wechselstrom-Salzmeßapparaten in den Kommandomaschinen. Außerdem wurde der Salzgehalt noch beim Seebetrieb ¼stündlich durch elektrische Gleichstrom-Meßvorrichtungen oder chemisch festgestellt. Der Leitende Ingenieur war froh; denn so ausgerüstet, dachte er, würde ein lecker Kondensator ihn nicht so leicht beunruhigen können. Der Betrieb verlief während der weiteren Indiensthaltung hinsichtlich der Kondensatoren auch ohne jegliche Störung; die Zinkschutzplatten wurden regelmäßig untersucht und gereinigt, die Rohrwände und die Rohre bei jeder sich bietenden Gelegenheit nach Vorschrift mit Frischwasser abgespült. Dann kam die letzte Fahrt des Schiffes nach Scapa Flow; sie wurde am 1. Dezember 1918 von Kiel aus mit reduzierter Besatzung angetreten. Alles ging gut, bis das Schiff weiter in die Nordsee kam, da wurde das Speisewasser knapp; denn die Zellen faßten nur 128 t. Zu den schon vorher in Betrieb genommenen beiden Verdampfern mußten auch noch die letzten beiden angestellt werden, um den Bedarf zu decken. Bald darauf zeigten die Meßapparate der 4 Kondensatoren fast gleichmäßig etwas Salz an. Da dies einer unsachgemäßen Bedienung der Verdampfer zugeschrieben wurde, ließ der Leitende alle Verdampfer vorübergehend abstellen; der Salzgehalt nahm aber nicht ab, sondern zu. Folglich mußte mit den Kondensatoren etwas nicht in Ordnung sein.

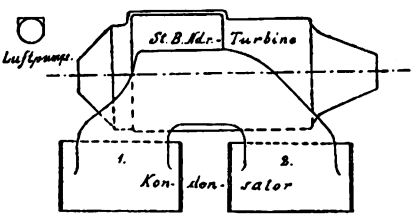


Abb. 3.

Digitized by Google

Zunächst wurde angenommen, daß sich der höhere Salzgehalt des westlichen Teils der Nordsee infolge schlechter Rohrverpackungen bemerkbar mache. Um die Verschraubungen nachziehen zu können, mußte ein Kondensator nach dem anderen abgestellt werden. Der mit dem höchsten Salzgehalt wurde zuerst in Angriff genommen. Die Verschraubungen waren aber in Ordnung, und auch die Verankerungen ließen keine Undichtigkeiten erkennen, somit mußten Rohre beschädigt sein. Die Wände wurden abgeleuchtet, aber ohne Erfolg. An ein Drücken war nicht zu denken; denn dazu fehlte es an dem nötigen Frischwasser, das immer mehr zur Neige ging, auch wäre man bei dem umständlichen Dichtsetzen der Abdampfbögen mit dem geringen und müden Personal, das umschichtig 6 Stunden Wache ging, nicht weit gekommen. Der Kondensator wurde dichtgesetzt, und die Verdampfer mußten wieder angestellt werden. Der Salzgehalt nahm aber immer mehr zu, und das Wasser in den Kesseln wurde nach und nach unruhig. Was tun? Eine Maschine abstellen und mit der anderen allein weiterfahren? Welche? In dem Augenblick wünschte der Leitende Ingenieur sehnlichst, daß er statt der 4 Kondensatoren nur deren 2 gehabt hätte. Ein anderer Kondensator wurde aufgenommen und abgeleuchtet, auch hier fand sich nichts. Zwischendurch fiel infolge Warmlaufens eines Kammlagers die eine der beiden Luftpumpen aus, so daß eine Trennung der Anlagen nicht mehr vorgenommen werden konnte. Die Stunden strichen dahin, und vereinzelt fingen die Kessel an zu kochen, was sich auch an dem Lecken der Stopfbuchsen bemerkbar machte; dabei wurde der Frischwasserbestand noch weiter verringert. Die Frischwassererzeuger lieferten nur noch wenig Wasser, weil sie der Reinigung bedurften.

Unter diesen Umständen wäre es wohl das Richtigste gewesen, wenn das Schiff geankert hätte, um die Maschinenanlage in aller Ruhe wieder in Ordnung zu bringen. Der Leitende Ingenieur hoffte aber, durch Wechseln der Kessel bis ans Ziel zu kommen. Vergebens. Ein Kessel nach dem andern fing an zu kochen, und zum Wechseln des Wassers war keine Reserve mehr da. Infolge des mitgerissenen Wassers ging zeitweilig das Licht aus, und die Dieseldynamo mußte angestellt werden. Plötzlich wurde soviel Wasser mit in die Hauptturbinen gerissen, daß sie bedeutend mit den Umdrehungen heruntergingen, und die Schaufeln gaben ein Geräusch wie von knirschendem Sande von sich. So ging es nicht mehr weiter, es mußte gestoppt werden. Hilflos, wie ein Wrack, hätte das Schiff dagelegen, wenn es nicht von dem Linienschiff „König", das zugleich die Überfahrt mit angetreten hatte, in Schlepp genommen worden wäre. So ging es während der beiden letzten Tage dieser traurigen Reise weiter nach Scapa Flow. Mit der Zeit gelang es, wenigstens ein paar Kessel für etwa erforderlich werdende Ankermanöver wieder betriebsklar zu bekommen und die Turbodynamos wieder in Betrieb zu nehmen. Dann wurde das Drücken der Kondensatoren vorbereitet, zum Drücken selbst fehlte das notwendige Wasser, das von den Engländern in den ersten Tagen nicht in ausreichender Menge geliefert wurde. Später ist dann festgestellt worden, daß in allen 4 Kondensatoren, besonders in den oberen Reihen, eine ganze Anzahl der Messingrohre durchgefressen war, also nach einer Betriebszeit von 8 Monaten. Nun darf freilich nicht verschwiegen werden, daß in dem vorliegenden Falle nicht nur die Personalverhältnisse, sondern auch manches an der Maschinenanlage infolge der voraufgegangenen Umwälzungen nicht als gut bezeichnet werden konnte, sonst wäre es wohl nicht soweit gekommen.

Daß die gute Beschaffenheit der Kondensatoren für Schiff und Mannschaft unter Umständen eine Lebensfrage ist, bedarf wohl keines weiteren Hinweises, und die Folgen eines Kondensatorlecks während eines Gefechts kann man sich leicht ausmalen.

Digitized by Google

Auf einen wichtigen Punkt soll aber an dieser Stelle noch hingewiesen werden: auf die Versorgung unserer künftigen Schiffe mit Frischwasser. Bislang galt bei uns der Grundsatz, daß die Speisewasserzellen eines Kriegsschiffes nur so groß zu sein brauchen, daß sich mit ihrem Inhalt alle Kessel bis zum niedrigsten Wasserstande halb füllen lassen und ein geringer Zuschlag für den Verbrauch bleibt. Das ist viel zu wenig. Die Erfahrungen während des Krieges haben das zur Genüge gelehrt. Ein Kleiner Kreuzer, der auf Vorposten geschickt wurde, war gezwungen, gleich nach dem Verlassen des Hafens seine Verdampfer anzustellen. In der Praxis kann man damit rechnen, daß sich mit 1 t Kohle 4 t Frischwasser erzeugen lassen, wobei die so erzeugte Tonne Frischwasser sich früher auf etwa 5 M. stellte. Und jetzt? — Bei den zur Zeit herrschenden Brennstoffpreisen würde die Tonne an Bord erzeugten Frischwassers mit allen Nebenkosten ein Vielfaches davon kosten. Schon aus diesem Grunde müßte künftig bei der Festsetzung des Fahrbereichs eines Schiffes nicht nur der Brennstoffvorrat, sondern auch der Frischwasservorrat mit herangezogen werden. Das gilt sowohl für das Kesselspeisewasser als auch für Wasch- und Trinkwasser; denn auch hier hat der Krieg gezeigt, daß die vorhandenen Vorräte bei weitem nicht ausreichten.

Rundschau in allen Marinen.

(Abgeschlossen Mitte Juli 1922.)

Zur Lage.

Während England durch das Wiederaufflammen des irischen Bürgerkrieges von neuem beschäftigt wurde, trat im Haag in ziemlicher Stille die angekündigte Sachverständigenkonferenz zusammen, welche die russische Frage weiter „zu klären" übernommen hat. Frankreich änderte seine anfänglich mehr als ablehnende Haltung ab und beteiligte sich an den Sitzungen, in der richtigen Erkenntnis, daß es mißlich sein würde, ebenso wie in Genua, so auch hier das Scheitern der Beratungen auf sein Konto zu nehmen. Die Russen setzten im Haag alles auf eine Karte, indem sie auf ihren Kreditforderungen beharrten, ohne die verlangte Gegenleistung der Sicherstellung privaten Eigentums zu gewähren. Ihre unhaltbare Lage zu Hause gab jedoch ihren Gegnern das Übergewicht und führte dieser Tage zu einem Abbruch der Verhandlungen, auf den die unbedingte Unterwerfung der Sowjets unter die westlichen Forderungen folgen dürfte. Zwischen England und Italien schweben zur Zeit wichtige Verhandlungen, welche der seit längerem zutage getretenen Verständigung vermutlich festere Formen zu geben bestimmt sind. Die Aussicht auf eine Art von Bündnis, das in den kleinasiatischen und europäischen Fragen nicht ohne Spitzen gegen Frankreich denkbar wäre, beunruhigt und stört die französische Öffentlichkeit und die unbedingt franzosenfreundliche Presse der englischen Rechten nicht wenig und trägt dazu bei, trotz der irischen Schwächung der englischen Stellung, die Haltung der französischen Regierung zu beeinflussen. Gleichwohl besteht innerhalb der politischen Kreise Frankreichs eine ernst zu nehmende Neigung, unter Umständen die Politik der Isolierung bewußt fortzusetzen und alle anderen Rücksichten hinter der unmittelbaren Schadloshaltung an Deutschland zurücktreten zu lassen. Von dieser Seite wird jeder Versuch, die verzweifelte wirtschaftliche Lage Deutschlands und ihren Zusammenhang mit dem allgemeinen

Digitized by Google

Wiederaufbau zu erklären und zu beleuchten, in irrem Chauvinismus als Unterwühlung des Friedensvertrages abgewehrt und der Weg der stieren Gewalt gepredigt. Der Sturz der Mark vom Ende Juni mit allen seinen Folgen für die Weltwirtschaft versetzte zwar dieser Politik einen harten Stoß, aber wenn nicht alles trügt, wird es noch stärkerer Schläge bedürfen, um die Reform der Friedenspolitik zu erzwingen. — Die Vereinigten Staaten betrachten nach dem Mißlingen der Morganschen Anleiheverhandlungen ihre Aufgabe in Europa vorläufig für beendigt und die Atmosphäre für ungeeignet zu positiven Sanierungsmaßnahmen. Sie sind zur Zeit nicht frei von Nervosität über das Ausbleiben der Ratifikationen der Washingtoner Verträge, worin namentlich auf den Vorantritt Frankreichs gewartet wird, als desjenigen Staates, der die stärksten Einwendungen und Gegenvorschläge zu dem Abrüstungsvertrage der fünf Seemächte zu machen hatte. Ein weiterer Abbau des im Kriege entstandenen scharf imperialistischen amerikanischen Programms darf in dem Zögern der gesetzgebenden Körperschaft erblickt werden, die Subventionspolitik für die amerikanische Schiffahrt fortzusetzen, ein Vorgang, den die englische Presse und Politik mit geschulter Zurückhaltung verfolgt. Im Nahen Osten schließlich scheint sich ein weiterer Schritt der englischen, unter dem Druck der indischen Mohammedaner vorsichtiger gewordenen Politik vorzubereiten, indem das den Zionisten übergebene Palästina-Mandat vielleicht revidiert werden wird, aus Rücksicht auf die Forderungen der arabischen Bevölkerung und eine Reihe von Übergriffen der zionistischen Kreise, welche im Begriff sind, das ihnen anvertraute Land allzu gierig für sich allein auszubeuten. Eine solche Revision würde ganz im Einklang mit den vorausgegangenen Zugeständnissen an die Völker des Islam stehen, unter denen der endgültige Sieg der Angora-Türken und die Wiederherstellung der türkischen Herrschaft in Thrazien und Smyrna das bedeutsamste Moment bildet. Für England bedeutet diese Politik des Zurückweichens vor dem Mohammedanismus eine sehr notwendige und weise Maßnahme politischer Kraftersparnis gegenüber der unverändert starken Stellung Frankreichs, für die Türkei den Sieg der nationalen Sache, für die Welt die erste Bresche in der Reihe der unhaltbaren Friedensverträge.

Die beklagenswerte Ermordung des deutschen Außenministers gab der liberalen und sozialistischen Presse Englands und Frankreichs Anlaß zu heftigen Angriffen gegen den Frieden von Versailles, als dessen verheerende Folge die unaufhörliche Gärung in Deutschland anzusehen sei. Viel beachtet wurde der geistige Zusammenbruch Lord Northcliffes, dessen letzte Leistung zwei so unsagbar alberne Artikel über einen Besuch in Deutschland waren, daß sie selbst der vielgeprüften Times Bedenken erregten und zu seiner „Rückberufung" führten. G.

Deutschland.

Seestreitkräfte. Während der beiden letzten Monate haben die Kriegsschiffe ihre Sommerübungsreisen angetreten. Linienschiff „Hannover" besuchte dabei die schwedischen Häfen Malmö und Mölle. Das Linienschiff „Braunschweig" ist Anfang Juli ausgelaufen, um skandinavische Häfen zu besuchen. Die Kreuzer „Medusa", „Thetis", „Hamburg" und „Arcona" haben gleichfalls verschiedene ausländische Häfen — Gefle, Udevalla, Abo und Odde — besucht. Von zwei M-Booten wurden mehrwöchige Fischereischutzfahrten erledigt. Die II. Flottille hat in der ersten Hälfte des Juli norwegische Häfen besucht.

Sport. Anfang Juli wurden im Stadion bei Berlin die Meisterschaftswettkämpfe für Heer und Marine ausgetragen. Die Ergebnisse sind durchweg befriedigend; es konnte eine Anzahl neuer Höchstleistungen erzielt werden. Besonders

Digitized by Google

beachtet wurde das Fußballwettspiel Heer gegen Marine, das im Juni, im Rahmen der deutschen Kampfspiele ausgetragen, unentschieden verlief, während die Marine bei den Armeewettkämpfen 3 : 0 siegte. v. B.

England.

Der Skagerraktag wurde auch in diesem Jahre vielfach durch Trauergedenkfeiern und Niederlegung von Kränzen begangen. Der Streit um die vergleichsweise Güte des beim Skagerrak im Kampf gewesenen Schiffs- und Artilleriematerials läßt gewisse englische Fachleute nicht zur Ruhe kommen. Anstatt die Lektion schweigend hinzunehmen und an den notwendigen Verbesserungen zu arbeiten, wie dies die Admiralität seit langem tut, muß erst Sir G. Hadfields, der Chef der großen Munitionsfirma, nachweisen, daß Hadfields-Granaten die besten waren (indem sie auf unseren Schiffen mit dem Boden voran ankamen und häufig nicht detonierten), dann berichtet „Engineering" (siehe Marine-Rundschau 1922, S. 20), daß Schießversuche gegen die „Baden" die Überlegenheit des englischen Panzers ergeben hätten (vgl. die Trefferwirkung bei Doggerbank, Marine-Rundschau 1922, S. 118 und 123); weiter wird bestritten, daß die deutsche Unterwassereinteilung besser als der Wulst gewesen sei (der Wulst aber wird abgeschafft und durch das Torpedoschott ersetzt), und schließlich wird noch im „Naval and Military Record", 14. 6. 1922, festgestellt, daß auch die Schutzvorkehrungen gegen Explosionsübertragung (vgl. „Queen Mary", „Invincible"", „Indefatigable") bei uns schlechter gewesen seien! Wir begnügen uns damit, diese kleinen Ausbrüche verletzter Eigenliebe hier zusammenzustellen. — Beiläufig hatten wir einmal, im Jahre 1918, Gelegenheit, mit einem englischen Seeoffizier die Schlacht zu erörtern. Er erklärte sie für einen klaren englischen Sieg. Wir stellten die einfache Frage: Wollt Ihr diesen Sieg nochmal haben? Und dann nochmal? Und dann noch einmal, solange bis einer genug hat? Die Antwort war ein fröhliches: Well, if it comes to that, I'd rather not! G.

Ausführung des Washingtoner Abkommens. Auf der Marinewerft Chatham ist mit der Abwrackung des Linienschiffes „Erin" begonnen worden.

Seestreitkräfte. Der Schlachtkreuzer „Renown" mit dem Thronfolger an Bord ist mit dem Begleitkreuzer „Comus" am 20. 6. von der Reise nach Ostasien nach England zurückgekehrt. Am 3. 7. hat der neue Kleine Kreuzer „Despatch", der am 3. 6. zu Probefahrten in Chatham in Dienst stellte, die Ausreise nach Ostasien angetreten, um dort den Kleinen Kreuzer „Curlew" vom 5. Leichten Kreuzergeschwader abzulösen. Der Wechsel der Schiffe findet in Singapore statt.

Vom 4.—7. 7. besichtigte der König die Atlantische Flotte anläßlich des Ausscheidens des Admirals Madden als Flottenchef in Torbay. Es nahmen teil das I. und II. Linienschiffsgeschwader und das Flottenflaggschiff, vom Schlachtkreuzergeschwader „Hood" und „Repulse", Teile des 1. Leichten Kreuzergeschwaders und das 2. Leichte Kreuzergeschwader, ferner etwa 30 Zerstörer und einige Unterseeboote. U. a. fanden Artillerieschießübungen und Übungen mit Flugzeugen statt, bei denen Angriffe mit scharfen Bomben auf den früheren deutschen Kreuzer „Nürnberg" ausgeführt wurden.

Vereinigte Staaten.

Marinehaushalt. Der Senat hat sich den Beschlüssen des Repräsentantenhauses auf eine Mannschaftsstärke der Marine von 86 000 Mann (vgl. Heft 5) angeschlossen. Die Stärke des Marinekorps ist auf 19 500 Mann festgesetzt

Digitized by Google

worden. Diese Zahlen können daher als endgültig betrachtet werden. Dagegen hat der Senat die vom Repräsentantenhaus beschlossene Haushaltsumme auf 295 450 000 $ erhöht, so daß hierin noch eine Einigung getroffen werden muß.

Neubaupläne. Das Marineamt steht mit den Marinekommissionen des Senats und des Repräsentantenhauses in Verhandlungen wegen Einbringung eines neuen Unterseebootbauplanes. Dabei dürfte es sich in erster Linie um Flotten-U-Boote und Minenboote handeln. An sog. Flotten-U-Booten, bei denen der Hauptwert auf große Geschwindigkeit gelegt wird, sind zur Zeit nur die drei im Bau befindlichen V-Boote vorhanden. Sie haben eine Wasserverdrängung über Wasser von 2140 t, eine Geschwindigkeit von 21 kn und einen Fahrbereich von 6000 sm. Ihre Armierung besteht aus sechs 53 cm-Ausstoßrohren, einer 12,7 cm-S. K. und einer 7,6 cm-Flak. An fertigen Booten, die man vielleicht auch noch als Flotten-U-Boote bezeichnen kann, sind noch die drei T-Boote vorhanden mit einer Wasserverdrängung von 1120 t über Wasser, einer Geschwindigkeit von 20 kn, einem Fahrbereich von 3000 sm und einer Armierung von acht 53 cm-Ausstoßrohren und zwei 7,6 cm-S. K.

Von den Linienschiffen der „West-Virginia"-Klasse ist nach Prüfung durch den hierzu eingesetzten Ausschuß (vgl. Heft 3) außer „Colorado" „West-Virginia" zum Weiterbau bestimmt worden, während „Washington" abgerüstet wird.

Flugzeugträger. Der erste eigentliche Flugzeugträger der Vereinigten Staaten, „Langley", ist am 20. 3. auf der Werft in Norfolk in Dienst gestellt worden. Das Schiff wurde ursprünglich als Kohlenschiff für die Marine gebaut, der Umbau in einen Flugzeugträger wurde im Jahre 1920 begonnen. Es hat ein glattes, 165 m langes, 19,8 m breites Flugdeck zum Starten und Landen erhalten. Um Durchbrechungen durch Schornsteine zu vermeiden, wird der Rauch unterhalb des Decks seitlich abgeleitet. Das Schiff soll 34 Flugzeuge an Bord nehmen. Das bisherige Flugzeugmutterschiff „Wright" hatte kein Flugdeck und konnte Flugzeuge nur mit Ladebäumen ein- und aussetzen. Als weitere Flugzeugträger werden zwei Schiffe der „Lexington"-Klasse ausgebaut (vgl. Heft 3).

Seestreitkräfte. Im Rechnungsjahr 1922/23 werden 103 Zerstörer in Dienst gehalten mit folgender Verteilung:

Atlantische Flotte: 2 Flottillen, bestehend aus je 2 Führerbooten und je 3 Divisionen zu 6 Booten, insgesamt 38 Boote.
Pazifische Flotte: 2 Flottillen, bestehend aus je 2 Führerbooten und je 3 Divisionen zu 6 Booten, insgesamt 38 Boote.
Asiatische Station (Philippinen): 1 Flottille, bestehend aus einem Führerboot und 3 Divisionen zu 6 Booten, insgesamt 19 Boote.
Europäische Station: 1 Division zu 8 Booten.

Die Gesamtstärke der Besatzungen beträgt 10 506 Mann, so daß auf einen Zerstörer eine Besatzung von 102 Mann kommt.

Frankreich.

Küstenverteidigung. In Ausführung des in Heft 2, 1922, genannten Gesetzes über die Verteidigung der Küsten sind Anfang Juni neue, ins einzelne gehende Bestimmungen und dementsprechende Kommandierungen herausgegeben worden. Die vier Küstenbezirke (Frontières maritimes), in die die Gesamtküste eingeteilt ist, sind folgende:

1. Frontière maritime de la Manche et de la mer du Nord, umfassend die Küste von der belgischen Grenze bis zum Fluß Douron mit den Abschnitten Dünkirchen, Boulogne, Le Hâvre, Cherbourg, Saint-Brieuc.
2. Frontière maritime de l'Océan, vom Douron bis zur spanischen Grenze, mit den Abschnitten Brest, Lorient, Loire, Charente, Gironde.

Digitized by Google

3. Frontière maritime des côtes Sud de France, von der spanischen Grenze bis zur italienischen Grenze und die Küste von Korsika mit den Abschnitten Port-Vendres, Marseille, Toulon, Nizza-Villefranche und Korsika.
4. Frontière maritime de l'Afrique du Nord, von der Grenze von Tripolis bei Kelibia bis zur Grenze der französischen Protektoratszone in Marokko, mit den Abschnitten Sfax, Biserta, Bône, Algier, Oran, Marokko.

Der „Temps" übt an dieser weitgehenden Organisation der Küstenverteidigung durch Landmarineteile Kritik, indem er mit Recht sagt, die Organisation sei auf die Abwehr eines landenden und eines gelandeten Feindes zugeschnitten. Die Aufgabe der Marine sei aber nicht die Abwehr des Feindes an Land, sondern Aufgabe der Hochseeflotte sei es, die Möglichkeit einer Landung größeren Stils bereits auf hoher See zu verhindern. Man solle daher lieber Geld und Personal in eine kampfkräftige Hochseeflotte stecken, als in eine örtliche Küstenverteidigung. Sollte, was nach den Erfahrungen des Krieges (Dardanellenunternehmen) unwahrscheinlich ist, eine feindliche Landung größeren Stils gelingen, so müsse es für ein militärisch so gut organisiertes Land wie Frankreich ein Leichtes sein, den gelandeten Feind in das Meer zurückzuwerfen.

Schießversuche. Das ehemals österreichisch-ungarische Linienschiff „Prinz Eugen" ist von den Linienschiffen „France" und „Bretagne" im Juni durch Artilleriefeuer auf große Entfernung versenkt worden.

Schweden.

Der im November 1920 eingesetzte Ausschuß zur Prüfung der Frage der schwedischen Landesverteidigung hat im Oktober v. J. einen Plan eingereicht, der jetzt veröffentlicht worden ist. Danach werden für die Marine folgende Forderungen gestellt:

1. An neuen Schiffen wird bis Ende 1934 gefordert:

3 Küstenpanzer eines neuen Typs,	22 U-Bootsjäger,
12 Zerstörer,	12 Motortorpedoboote,
6 Unterseeboote I. Klasse,	6 Wachboote.
3 Unterseeboote zum Minenlegen,	

Die Küstenpanzer sollen gleichzeitig die Aufgaben eines Kreuzers erfüllen; es werden daher folgende Anforderungen an sie gestellt: Länge 140 m, Breite 15,4 m, Tiefgang 5,5 m, Wasserverdrängung 6200 t, Geschwindigkeit 29 kn; Armierung sechs 21 cm-K in 3 mittschiffs aufgestellten Doppeltürmen, einer nach vorn, zwei überhöht nach achtern gerichtet, sechs 12 cm-K mit Schutzschilden, drei 7,5 cm-Luftwehrgeschütze, 3 Maschinengewehre zur Luftwehr, zwei 53 cm-Überwassertorpedorohre, Panzerung 125 mm. — Die Zerstörer müssen, entsprechend der Entwicklung dieser Waffe, gegen früher vergrößert werden. Es wird eine Wasserverdrängung von 900 t und eine Geschwindigkeit von 35 kn gefordert.

2. Das vorhandene Schiffsmaterial ist umzubauen, indem die neueren Küstenpanzer („Sverige"-Klasse) Feuerleit- und Richtungsanlagen bekommen; auf den älteren Küstenpanzern ist die Reichweite der schweren und mittleren Geschütze zu erhöhen.

Die Kosten für die Neubauten werden auf 106,15 Mill. Kr. veranschlagt. Die Kosten für den Umbau der „Sverige"-Klasse auf 900 000 Kr., der älteren Schiffe auf 1,2 Mill. Kr.

3. Das Marineflugwesen ist ebenfalls neu zu organisieren. Die Kosten hierfür werden auf 1,5 Mill. Kr. veranschlagt.

Dänemark.

Die dänischen Seestreitkräfte haben in diesem Sommer zu größeren Übungen in Dienst gestellt. Das Übungsgeschwader unter dem Befehl des Kontreadmirals Carstensen besteht aus den Küstenpanzerschiffen „Olfert Fischer" und „Peder Skram", 9 Torpedobooten, dem Minenschiff „Lossen" und dem Inspektionsschiff

Digitized by Google

„Fenris". Im Juni fanden Übungen des Geschwaders in den nordschleswigschen Gewässern statt, gleichzeitig übten die Torpedoboote mit den U-Booten zusammen. Anfang Juli lief das Geschwader Stockholm und Danzig an. Im Herbst sind Flottenmanöver geplant. — Die beiden Schulschiffe „Hejmdal" und „Ingolf" befinden sich seit Mitte Juni auf Auslandsreisen. L.

Neuere Bücher.

Eine Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten, Rücksendung besprochener findet nicht statt. — * bedeutet: vorhanden in der Hauptbücherei des Reichswehrministeriums.)

*Hesse, Kurt, **Der Feldherr Psychologos.** Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. 235 Seiten, geheftet 75 M., gebunden 100 M. Der Verfasser, aktiver Reichswehroffizier, entwickelt aus den Eindrücken einer verlorenen Schlacht — Gawaiten-Gumbinnen 20. August 1914 — zuerst gefühlsmäßig begründend, dann kriegsgeschichtlich forschend, zuletzt militär-wissenschaftlich fordernd, die Notwendigkeit eines tieferen Verständnisses für die seelischen Zusammenhänge zwischen Führer und Truppe, zwischen Truppe und Heimat, zwischen Volk und Politik. Auf der Suche nach Lehren aus der erlebten jüngsten Vergangenheit erwächst tieferes Verständnis für die letzte Weisheit des großen Clausewitz, wird Jugend und reife Erfahrung aufgerufen nicht zum Grübeln, sondern zur lebendigen Vorarbeit für den großen Führer der Zukunft, der die seelischen Kräfte des Volkes, der Gemüt und Wille stark zu einigen weiß und einem Tage des Sonnenaufgangs entgegenführen soll. Ein Buch voll ernsten Schauens und Wollens, mit dem Stoff noch ringend, das Ziel fest vor Augen. G.

*Sprotte, G., **Die Reichsmarine in ihrer organischen Entwicklung seit der Revolution.** Berlin, F. Vahlen, 1922. 48 Seiten, 20 M. Die vorliegende kleine Schrift gibt eine geschichtlich getreue Darstellung der einzelnen Phasen der Umwälzung, der Abrüstung und des Wiederaufbaus der Marine. Der Soldatenratsput, die hilflosen Versuche der Masse, sich in Form inkompetenter Lokal- und Zentralparlamente in Zucht und Ordnung zu halten, der zutage getretene Brei von politischen und militärischen Ideen, der schließliche Sieg der Ordnung und die Wiederherstellung des militärischen Rahmens sind in objektiver, historischer Weise auf Grund eingehender Studien authentisch geschildert. G.

*v. Bothmer, **Mit Graf Mirbach in Moskau.** Tübingen, Osiandersche Buchhandlung, 1922. 157 Seiten, 60 M. Es handelt sich um die Veröffentlichung von Tagebuchaufzeichnungen und Aktenstücken aus der Zeit vom 19. 4. bis 24. 8. 1918. Der Verfasser, damals Major im Generalstab der Armee, hat als Vertreter unserer Obersten Heeresleitung an der diplomatischen Mission nach Moskau teilgenommen, die zur Ermordung des Grafen Mirbach führte. Das Buch ist von der ersten bis zur letzten Seite interessant; ein höchst beachtenswertes Zeitdokument, mitgeteilt von einem Manne, der mit offenen Augen und Ohren durch das bolschewistische Rußland gereist ist und mit seinen führenden Persönlichkeiten aus dienstlichen Gründen enge Fühlung gewann.

*Buat, **Hindenburg.** München, Wieland-Verlag, 1922. 264 Seiten, 60 M. Das Werk stammt aus der Feder des französischen Generalstabschefs. Buat ist bemüht, sachlich und gerecht zu schildern. Er stützt sich im wesentlichen auf die Bücher, die Hindenburg und Ludendorff über sich und den Krieg geschrieben haben. Es ist bei Lage der Dinge selbstverständlich, daß Ludendorffs Charakteristik mit unterläuft. Hier sieht Buat nur mit den Augen des Franzosen, der bewußt verkleinern will, während er für Hindenburg manches zusagende Wort findet. — Auf ein zweites beachtenswertes Werk desselben Verfassers, ebenfalls im Wieland-Verlage erschienen, sei gleichzeitig empfehlend hingewiesen: **Die deutsche Armee im Weltkriege.** 78 Seiten, 14 M.

*Eggert, **Ludendorff als Mensch und Politiker.** Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. 60 Seiten, 30 M. Die Schrift wendet sich in scharfer, aber von echter Sachkenntnis getragener Form gegen Professor Delbrücks Schmähbroschüre „Ludendorffs Selbstporträt". Sie bildet eine wertvolle Ergänzung zu der Foersterschen Schrift „Hans Delbrück — ein Porträtmaler?" (Marine-Rundschau, Mai 1922, S. 216). Besonders wirksam wird Eggert dort, wo er Delbrück mit seinen eigenen Worten und Ansichten schlägt. Das Urteil über den Menschen und Historiker Delbrück fällt hiernach vernichtend aus. Was er an giftigen Pfeilen versandt hat, springt auf den Schützen selbst zurück.

Digitized by Google

*Immanuel, **Fort mit der Schuldlüge!** Charlottenburg, Verlag „Offene Worte", 1922. 108 Seiten, 30 M. Was diese Schrift des bekannten Verfassers besonders auszeichnet, ist die eng zusammengefaßte, dabei aber doch erschöpfende und alle Gebiete der Schuldfrage berührende Schilderung. Der Stoff baut sich, unter Benutzung deutscher und fremdländischer Quellen, streng geschichtlich auf. Die Vorkriegs-, Kriegs- und Nachkriegshetze wird eingehend gewürdigt, die diplomatischen und politischen Zusammenhänge der Ereignisse und Entwicklungen, die zum Kriege führten, sind gut herausgearbeitet. Wer sich im Fluge über das gesamte Fragengebiet unterrichten will, dem sei die Schrift, die im besten Sinne aufklärend wirkt, warm empfohlen.

*Vahlen, **Ballistik.** Berlin, Vereinigung wissenschaftlicher Verleger Walter de Gruyter & Co., 1922. 231 Seiten, geb. 230 M., geh. 200 M. Das Werk ist streng wissenschaftlich geschrieben. Der Verfasser, Professor der Mathematik an der Universität Greifswald, geht von der Überzeugung aus, daß wesentliche Fortschritte auf dem Gebiete der Ballistik ohne tätige Mitwirkung der mathematischen Wissenschaft nicht möglich seien. Der reine Versuchsweg gilt ihm als unzweckmäßig. Der Weg läßt sich kürzen und gangbarer machen, wenn theoretische Untersuchungen, mehr, als es bisher geschehen ist, zur Erforschung ballistischer Fragen herangezogen werden. Was Vahlen in seinem grundlegenden Werke niedergelegt hat, ist Theorie, gewonnen aus der Praxis und für die Praxis durchgearbeitet und erweitert. Das Buch erhält schließlich seinen besonderen Wert dadurch, daß die jüngsten Forschungsgebiete und Probleme (Ballistik in großen Flughöhen, Luftzielbeschießungen) abgehandelt worden sind.

Marineleitung, **Ostsee-Handbuch**, südlicher Teil. 7. Aufl. Mit 1 Kartenübersicht, 1 Mißweisungskarte, 10 Tafeln, 28 Plänen und 206 Vertonungen im Text. 1. Anhang: Winterseezeichenliste, 2. Anhang: Die wichtigsten deutschen Seefischereifanggeräte in der Ostsee. Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. 528 + XXIV Seiten, brosch. 138 M., geb. 160 M. Das Handbuch, das in 6. Auflage im Kriege erschienen war, ist, soweit Angaben zu erhalten waren, für den heutigen Zustand berichtigt. Ein Teil des beschriebenen Gebietes ist unter andere Staatshoheit gekommen, wodurch die Nachrichtenbeschaffung und Prüfung des Textes erschwert ist. Die Küstenansichten sind infolge der Beschaffenheit des Papiers an manchen Stellen nicht so deutlich, wie zu wünschen gewesen wäre. Der Druck ist gut. Wd.

Marineleitung, **Handbuch der Westküste Amerikas**, I. Teil: Chile. Mit 136 Küstenansichten. Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. XVI + 437 Seiten, geb. 190 M. Das Handbuch, das schon 1913 im Reichstag gefordert und 1914 bearbeitet wurde, ist nach mehreren Umarbeitungen, die durch das Erscheinen fremder Seehandbücher hervorgerufen wurden, erst 1922 fertiggestellt worden. Es beschreibt die Küste Chiles vom Golf von Peñas bis zur peruanischen Grenze sowie die vor der Küste zerstreut liegenden chilenischen Inseln. Durch Hafenberichte vieler Kapitäne der Handelsmarine und zahlreiche Photographien von Landmarken und dgl. ist der Inhalt gegenüber den fremden Handbüchern wesentlich bereichert. Seite 16 ist eine Karte der Flutstundenlinien eingefügt, die nach den neuesten britischen Gezeitentafeln entworfen ist und gegen die bekannten Linien von Harris starke Abweichungen aufweist. Die Ausstattung des Buches ist gut, die Ansichten sind deutlich. Wd.

*Meldau, **Kleines Kreiselkompaß-Lexikon.** Hamburg, Eckardt & Meßtorf, 1922. 79 Seiten, 37,50 M. Das Werk gehört zu einer „Seemännischen Bücherei", die der Verlag herausgibt, und zwar ist es bereits der 25. Band. Der Hauptteil des Buches behandelt die navigatorischen Fragen, die beim Gebrauch des Kreiselkompasses an Bord auftreten. Es will in erster Linie ein Ratgeber für die Praxis sein. In einer „Einführung" ist aber auch das Wesen des Kreiselkompasses gemeinverständlich dargestellt. Klare Abbildungen unterstützen den Text. Das Werk kann bestens empfohlen werden.

*Perrin, **British Flag.** Cambridge, University Preß, 1922. 204 Seiten, 30 sh. Das Werk ist von hohem geschichtlichen Reiz. Es behandelt Ursprung und Entwicklung der britischen Flaggen, Kommando- und Unterscheidungszeichen für einzelne Schiffsgattungen und gibt eine Übersicht über die Geschichte des Flaggensignalwesens und des Zeremoniells auf See. Sämtliche Flaggen, Wimpel usw. sind auf farbigen Tafeln dargestellt. Der Verfasser nimmt in anerkennenden Worten Bezug auf Admiral Siegels Buch „Die Flagge".

*Voigt, **Schiffs-Ästhetik.** Berlin, Verlag der Zeitschrift „Schiffbau", 1922. 125 Seiten, 130 M. Das Werk ist mit außerordentlichem Fleiß, viel Liebe zur Sache und großem Verständnis zusammengestellt. Es schildert in Wort und Bild die Schönheiten des Schiffes alter und neuer Zeit, vom technischen und vom künstlerischen Standpunkt aus. Der Inhalt ist in hohem Maße belehrend und anregend. Die Ausstattung macht das Buch

Digitized by Google

zu einem trefflichen Geschenkwerk. Es ist in besonderem Maße dazu angetan, die Liebe zur See fördern zu helfen.

*Sauermann, **Nordfriesland.** Hamburg, Paul Hartung, 1922. 120 Seiten Großformat, 100 M. Ein echtes, auf wissenschaftlicher Höhe stehendes Heimatbuch mit wertvollen literarischen Beiträgen und reichem Bilderschmuck.

*Hepner, **Deutsche Geschichte — deutsche Politik.** Berlin, Reimar Hobbing, 1922. 94 Seiten, 20 M. Der Verfasser will mit seinem lesenswerten Werke Bausteine zum Wiederaufbau Deutschlands liefern. Er führt aus, daß der politische Krankheitsprozeß, unter dem wir heute leiden, die Folge einer falsch geleiteten Politik sei, die nicht im Einklang mit Deutschlands geschichtlicher Entwicklung gestanden habe. Insonderheit hebt er hervor, daß die Sucht einer allzu starren Schematisierung und das Regiment einer unglückseligen Bürokratie das Emporkommen von starken, selbstbewußten Führern unterdrückt hätten. Wenn sich auch gegen manches, was der Verfasser vorbringt, Einwendungen erheben lassen, so wird man doch im großen und ganzen seinen Ausführungen mit Interesse folgen.

*Rachfahl, **Bismarcks englische Bündnispolitik.** Freiburg i. Br., Theodor Fischer, 1922. 27 Seiten, 20 M. Es erübrigt sich, auf die Bedeutung dieser Schrift des bekannten Freiburger Gelehrten zu einer Zeit besonders hinzuweisen, wo die Frage, ob ein Bündnis mit England für uns möglich oder nützlich gewesen sei, mehr denn je erörtert wird. Rachfahl legt die Gründe klar, warum es auch einem Bismarck nicht gelungen ist, mit dem britischen Inselreich Fäden einer zuverlässigen Freundschaft zu knüpfen.

*Haushofer, **Das japanische Reich.** Wien, L. W. Seidel & Co., 1921. 171 Seiten. 30 M. Es handelt sich um ein sehr interessantes Werk angewandter Geographie. Der Verfasser, ein gründlicher Kenner des Fernen Ostens, Generalmajor a. D. und Professor an der Universität München, gibt uns ein anschauliches und reichgegliedertes Bild von der politischen Reichsentwicklung Japans, und zwar auf der Grundlage der geographischen Verhältnisse des Landes. Das Werk ist wissenschaftlich, aber flüssig lesbar geschrieben. Es vermeidet um seiner Eigenart willen jede schroff betonte Stellungnahme, um, wie der Verfasser hervorhebt, künftigen politischen Zielen die Wege nicht zu verbauen. Für Deutschland enthalten die Ausführungen manche wertvolle Lehren. Der Verfasser vertritt die Auffassung, daß trotz alledem, was uns trennt, zwischen Deutschland und Japan eine Schicksalsgemeinschaft besteht.

Roß, Colin, **Südamerika die aufsteigende Welt.** Leipzig, Brockhaus, 1922. 320 Seiten mit 54 Abbildungen, geb. 140 M. In flott gezeichneten Skizzen bietet uns Dr. C. Roß seine Eindrücke von einer Reise, die er 1920 durch Südamerika unternahm, um einen Überblick über die dortigen Aussichten für wenig bemittelte deutsche Auswanderer zu gewinnen. Wird auch die wirtschaftliche Seite, dem Rahmen entsprechend, nur in knappen Strichen behandelt, so weiß der Verfasser seine Eindrücke von Land und Leuten doch zu lebensvollen, zum Teil lockenden Bildern zu gestalten. Den Vaterlandsfreund, der dem Sprüchlein: „Ubi bene, ibi patria!“ nicht huldigt, werden freilich diese, wie alle Bestrebungen, „Menschen statt Waren ausführen“ zu helfen, mit Wehmut erfüllen. Wß.

Ferner sind neu erschienen:

*Dirr. Bayerische Dokumente zum Kriegsausbruch und zum Versailler Schuldspruch. München 1922. R. Oldenbourg. 46 M.

Bülow, B. W. v. Die ersten Stundenschläge des Weltkrieges. Berlin 1922. Walter de Gruyter. 60 M.

*Rechberg, A. Was kostet der Friedensvertrag die Entente? München 1922. Verlag für Kulturpolitik. 60 M.

Müller, B. Küsten- u. Fischerei-Motorfahrzeuge. Berlin 1922. R. C. Schmidt & Co. 36 M.

Lazarus, C. Hilfstabellen zum raschen Entwurf von Schiffsrissen. München 1922. R. Oldenbourg. 17,60 M.

*Biesalski, K. Leitfaden der Krüppelfürsorge. Leipzig 1922. L. Voß. 33 M.

Wandersleb, H. Der Präsident in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, in Frankreich und im Deutschen Reich. Berlin 1922. W. de Gruyter & Co. 35 M.

*Germanischer Lloyd. Internat. Register. Berlin 1922. Germ. Lloyd. 300 M.

*Brumby, G. Reichsmieten und Wohnungsabgabe. Kommentar zum Reichsmietengesetz. Berlin 1922. Spaeth & Linde. 65 M.

Egelhaaf, G. Geschichte der deutschen Kaiseridee. Greifswald 1922. Dr. K. Moninger. 11 M.

*Egelhaafs Historisch-politische Jahresübersicht für 1921. Stuttgart 1922. C. Krabbe. 75 M.

Digitized by Google

Die Große Politik der Europäischen Kabinette 1871—1914. Sammlung der diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes. Hrsg. v. J. Lepsius, A. Mendelssohn-Bartholdy und F. Thimme. Berlin 1922. Deutsche Verlagsges. f. Politik u. Geschichte. 900 M.

*Windelband, W. Die auswärtige Politik der Großmächte in der Neuzeit 1894 bis 1919. Stuttgart 1922. Deutsche Verlagsanstalt. 176 M.

*Friedjung, H. Das Zeitalter des Imperialismus 1884—1914. 2. Band. Berlin 1922. Reufeld & Henius. 190 M.

Becker, O. Bismarcks Reichsverfassung und Deutschlands Zusammenbruch. Berlin 1922. E. Heymann. 55 M.

*Spengler, O. Der Untergang des Abendlandes. Band 2: Welthistorische Perspektiven. München 1922. C. H. Beck. 264 M.

*Schnee, H. Die deutschen Kolonien unter fremder Mandatherrschaft. Leipzig 1922. Quelle & Meyer. 26,40 M.

*Thorbecke, M. P. Häuptling Ngambe. Berlin 1922. Safari-Verlag. 22 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Allgemeine Seekriegsgeschichte.

Le polemiche inglesi sullo „Jutland" e noi (Ri. M., IV. 22). — Reflections on Sir Julian Corbett's official history (J. U. S. I., V. 22). — Les sous-marins allemands pendant la bataille du Jutland (R. M., V. 22). — Les sous-marins russes pendant la guerre (R. M., V. 22). — Der Tag (Pr. N. I., V. 22). — Amerikanske Flaadeforhold for aaret 1917 (Uddrag af „Reports and Hearings on Naval Investigation by the Subcommittee on Naval Affairs U. S. Senate") (T. f. S. IV/.V. 22). — A program for naval history (Pr. N. I., VI. 22.

Marine- und militärische Fragen, Politik.

In tema di organica navale (Ri. M., IV. 22). — Det brittiska Amiralitetet (T. i. S., 5. Heft, 22). — Disciplin (N. T. f. S., Heft 1, 22). — The navy personel (A. N. J., 27. V. 22). — Higher naval education (Pr. N. I., V. 22). — A six-year course at the naval academy (Pr. N. I., V. 22). — Le haut enseignement (R. M., V. 22). — The supply corps school of application (Pr. N. I., VI. 22). — Maintaining youth in service (Pr. N. I., VI. 22). — Some mutual relations of gunnery and tactics (Pr. N. I., VI. 22). — Het strategisch en tactisch gebruik van luchtstrijdkrachten in den zeeoorlog in de naaste toekomst (M. B., 20. V. 22). — Marinstabschefens underdåniga utlåtande rörande av sakkunniga avgivet betänkande och förslag angående organisationen av den centrala försvarsförvaltningen (T. i. S., 4. Heft, 22). — New german fleet possibilities (Pr. N. I., V. 22). — The russian navy and the revolution (Pr. N. I., VI. 22). — The navy and business (Pr. N. I., VI. 22). — Het strategisch verband tusschen leger en vloot in N.-Indie (M. B., 20. V. 22). — The new responsibilities of the British Empire created by the assumption ot mandates in the Middle East, and their strategic significance, with special reference to the defence of India (J. U. S. I., V. 22). — Il problema storico dell'Adriatico (Ri. M., V. 22).

Haushalt und Verwaltung.

Naval appropriation bill reported in house (A. N. J., 15. IV. 22). — House passes service pay bill (A. N. J., 13. V. 22). — Senate passes naval appropriation bill (A. N. J., 24. VI. 22). — Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1922. Zesde hoofdstuk (Marine) (M. B., 20. V. 22). — Le riforme e le economie nell' amministrazione militare marittima in rapporto ai servizi di commissariato (Ri. M., V. 22).

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

Die Lehren des Krieges und ihr Einfluß auf den Kriegsschiffbau (S., 14. u. 21. VI. 22). — Naval shipbuilding in Japan (E., 26. V. 22). — U. S. S. „Wright" - our first balloon- and airplane carrier (Sc. A., IV. 22). — Die Doppelschrauben-Großfrachtdampfer „Friesland", „Sauerland", „Wendland" und „Münsterland" (W. u. R., 22. V. 22). — The White Star liner „Majestic" (E., 12. u. 19. V. 22). — Le paquetbot „Majestic" de la White Star line (B. t. B. V., VI. 22). — The Cunard liner „Berengaria" (E., 12. V. 22). — The motorship „Segovia" (Ms., 22. V. 22). — Le pétrolier „Omphale" (B. t. B. V., VI. 22). — A

Digitized by Google

german shipbuilding failure (S., 17. V. 22). — Experiments on mercantile ship models in waves (Eg., 26. V. u. 2. VI. 22). — Die Meßapparate und Methoden der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt (W. u. R., 7. u. 22. VI. 22). — Versuch einer formelmäßigen Berechnung der Wanten und Stage bei Lademasten (W. u. R., 22. V. 22). — Das Schoopsche Metallspritzverfahren mit besonderer Berücksichtigung seiner Verwendung in der Schiffbautechnik (S., 21. VI. 22) — Exactitude in propeller manufacture (Sc. A., IV. 22). — Die Institution of Naval Architects 1922 (W. u. R., 7. VI. 22). — La propulsion par le vent des navires de charge (B. t. B. V., VI. 22). — The Still engine for marine propulsion (M., 22. IV. 22). — Schiffsdieselmotoren (Mo., 20. V. 22). — Four-cycle v. two-cycle engines (Ms., 22. V. 22). — Kompressorlose Dieselmaschinen (S., 7. VI. 22). — Wärme-Durchgang durch die Zylinderwandungen von Verbrennungs-Maschinen (Oe. u. G., 1. u. 10. V. 22). — Zwischendrucke und Flächenverhältnisse bei mehrstufigen Kolbenkompressoren (W. u. R., 22. VI. 22). — Petroleum oils for Diesel engines (Ms., 22. V. 22). — Zur Ökonomie der Dampfkesselfeuerung (Z. D. M., 19. V. 22). — Die Leistungsregelung von Elektroden-Dampfkesseln (El. Z., 1. VI. 22). — Der Einfluß der Luftfeuchtigkeit und des Barometerstandes auf den Kesselwirkungsgrad (Z. D. M., 9. VI. 22). — Kesselreinigung mit Preßluftbetrieb (S., 24. V. 22). — The case for the economiser (E., 16. VI. 22). — Die elektrische Lichtbogenschweißung auf der Deutschen Werft, Hamburg (S.. 7. VI. 22). — The Engineer-in-Chief of the fleet (Eg., 19. V. 22).

Werft- und Hafenbaubetrieb, Docks, Kanäle.

Organisation des arsenaux (R. M., V. 22). — Industrial organization of navy yards (Pr. N. I., V., 22). — Werft- und Wasserbauten in Holland (Deutsche Bauzeitung, 10. VI. 22). — An ideal navy supply depot (Pr. N. I., II. 22). — Die Verwendung der Elektrohängebahn im Hafenbetrieb (S., 14. VI. 22). — Pouring concrete under water (Sc. A., IV. 22). — New York city's Staten Island docks (Sc. A., V. 22). — The enlargment of Deptford dock, Sunderland (E., 16. VI. 22). — Der Hansa-Kanal (Z. V. d. Ing., 27. V. 22).

Handels- und Binnenschiffahrt, Handels- und Verkehrswesen.

75 Jahre Hamburg-Amerika-Linie 27. 5. 1847 bis 27. 5. 1922 (W. u. R., 22. V. 22). — Vom Wiederaufbau der Hamburg-Amerika-Linie (D. S., IV/VI. 22). — Die schwierige Lage der englischen Seeschiffahrt (D. S., 15. VI. 22). — Die Bedeutung technischer Wirtschaftlichkeit für die Seeschiffahrt in englischer Auffassung (H., 27. V. 22). — Die Entwicklung der polnischen Handelsmarine (Sf., 1. VI. 22). — Die ehemalige österreichisch-ungarische Seeschiffahrt nach dem Weltkriege (H., 24. VI. 22). — Ums blaue Band des Ozeans (S., 31. V. u. 7. VI. 22). — The North Atlantic ice patrol (Sc. A., VI. 22). — Le funzioni economiche dei porti (Ri. M., IV. 22). — The Institute of transport (E., 19. V. 22). — Die Kohlenproduktion der Welt im Jahre 1921 (W. u. St., Nr. 9, 22). — Die Erdölgewinnung der Welt im Jahre 1921 (W. u. St., Nr. 9, 22).

Artillerie, Waffenlehre, Bomben, Pulver, Munition, Gas.

New „four-point-seven" guns (A. O., I/II. 22). — The first, and last, 18-inch naval gun (Sc. A., IV. 22). — Les matériels de 19 et de 24 G (R. d'art, 15. III. 22). — Amerikanische Ansichten über die Ausgestaltung der Schiffsgeschützturme (Art. M., VI. 22). — Aircraft Armament Division notes (A. O., I/II. 22). — Traité de balistique intérieure (R. d'art., 15. III. 22). — Le réglage muet du tir de l'artillerie (R. d'art., 15. III. 22). — Etude du tir de masse (R. d'art, 15. III. 22). — De waarschijnlijkheidsrekening en de foutentheorie, toegepast op het schieten (De Militaire Spectator, III. 22). — Einige Anwendungen der Wahrscheinlichkeitslehre auf die Schießlehre (Art. M., V. 22). — Use of rectangular coordinates in heavy artillery fire (J. U. S. A., III. 22). — Skydning under smaa elevationer over sigtelinien mod maal med store højdevinkler (D. Art. T., V. 22). — Über die Grundlagen des Flakschießens (T. u. W., V/VI. 22). — The construction of a range table (A. O., I/II. 22). — Smokeless powder (A. O., I/II. 22). — Projectile design (A. O., I/II. 22). — Propellant charges (A. O., I/II. 22). — Artillery fuzes (A. O., I/II. 22). — High explosives (A. O., I/II. 22). — The ammunition problem (A. O., I/II. 22). — Ammunition loading and assembling (A. O., I/II. 22). — Military pyrotechnics (A. O., I/II. 22). — „Prohibiting" chemical warfare (Chemical and Metallurgical Engineering, Band 26, Nr. 2).

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Submarine S 51 completes its test (A. N. J., 3. VI. 22). — Note ed appunti sul siluro (Ri. M., V. 22). — Mine e sommergibili nella guerra marittima. Pars 2a — sommergibili (Ri. M., V. 22).

Digitized by Google

Luftfahrwesen.

The whys and wherefores of airships (Pr. N. I., V. 22). — Can airships be made fireproof? (Automotive Industries, Nr. 9, 22). — The problem of mooring airships (Sc. A., VI. 22). — Über die Begriffsbestimmungen für den deutschen Luftfahrzeugbau (L. 15. V. 22). — The seaplane's place in aviation (Ae., 7. VI. 22). — Levasseur A T 3 Sportdoppeldecker (Ill. Fl. W., 24. V. 22). — The Handasyde Type H. 2 monoplane (Ae, 31. V. 22). — Das 1600 P S-Verkehrsflugzeug „Bristol-Pullman" (Mo., 31. V. 22). — Das neue Ernoul-F. A. T. M. A 2-Verkehrsflugzeug (Mo., 10. VI. 22.) — The Pegna-Rossi-Bastianelli seaplane (Ae., 14. VI. 22). — Das neue Zweimotoren-Verkehrsflugboot „Dornier-Wal" (Mo., 20. VI. 22). — How an efficient pusher might be built (Ae., 10. V. 22). — Über Flugleistungsbestimmung (Z. Fl. u. Mo., 31. V. 22). — Seaplanes in the tropics (Ae., 14. VI. 22). — Soaring birdmen. A study of soaring birds and a review of recent glider experiments in Germany (Sc. A., IV. 22). — Die aerodynamische Berechnung der Segelflugzeuge (Fl., 24. V. 22). — The type test of the Bristol „Lucifer" engine (Ae., 10. V. 22). — Die Knebelung der deutschen Luftfahrt (St. u. W., 15. V. 22). — Motorluftschiffahrt nach dem Krieg (Mo., 31. V. 22). — Die Eröffnung des deutsch-russischen Luftverkehrs (Ill. Fl. W., 24. V. 22). — Das Flugwesen in den französischen Kolonien (Ill. Fl. W., 7. VI. 22). — The safety fuel tank competition (Ae., 17. V. 22). — Parachute tests at Croydon (Ae., 17. V. 22). — The influence in the future of aircraft upon problems of imperial defence (J. U. S. I., V. 22). — The industrial production of helium (Sc. A., V. 22).

Elektrizität, Telegraphie, Telephonie und andere Nachrichtenmittel.

The essentials of the radio-compass (Pr. N. I., II. 22). — Imperial wireless communication (E. u. Eg., 12. V. 22). — Entwicklung des Bordfunkwesens in der deutschen Handelsschiffahrt (H., 3. VI. 22). — The gentle art of radio broadcasting (Sc. A., VI. 22). — Speeding up radio (Sc. A., VI. 22). — Etudes sur la propagation des ondes acoustiques et les phénomènes d'écoute sous-marine (B. t. B. V., V. 22). — Telephoning to sea (Sc. A., V. 22).

Rechtsfragen.

En international sjømannslovbok (N. T. f. S., Heft 1 u. 2, 22). — The immunity of public ships (Eg., 12. V. 22). — De la propriété ennemie dans la guerre sur mer (R. M., VI. 22).

Gesundheitswesen.

Relation of war gas to tuberculosis (A. N. J., 24. VI. 22.

Nautische Fragen.

Radiopeiling (N. T. f. S., Heft 2, 22). — Kompassteodoliten, et nytt apparat til undersøkelse av kompasser (N. T. f. S., Heft 3, 22). — Voortplanting en richtingsbepaling van geluiden onder water (M. B., 20. V. 22). — Nut en gebruik van stershoogten (M. B., 20. V. 22). — Neue Weltkarten der Flutstundenlinien (A. H., Heft 5, 22). — Aus Domogarows Theorie des Magnetkompasses (A. H., Heft 5, 22). — Die ablenkende Kraft der Erdumdrehung (A. H., Heft 5, 22). — Über exakte Sichtmessung bei Nebel nach Wigand und ihre nautische Verwertung (H., 27. V. 22). — Le carte meteorologiche del Mediterraneo (Ri. M., V. 22). — Der tägliche Gang des Luftdrucks (A. H., Heft 6, 22). — Über Höhenzeitazimute (A. H., Heft 6, 22). — Die deutsche Seewarte (H., 10. VI. 22). — Schiffslogs (Mo. u. Mo., 18. VI. 22). — Genèse de la carte marine (R. M., VI. 22). — Erfahrungen der deutschen Kriegsmarine auf dem Gebiete der Richtungstelegraphie für Zwecke der Ortsbestimmung (F., VI. 22). — Approach omnimeter (Pr. N. I., VI. 22).

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Internationale Ostseeforschung (M. Fis. V., I. 22). — Fünfundzwanzig Jahre Hochseefischerei (D. S., 25. V. 22). — La pesca ed il suo insegnamento (Ri. M., V. 22). — Kennzeichnung und Ausweise der Küstenfischereifahrzeuge (M. Fis. V., V. 22). — A ship without a bottom. How the „F. D. Asche" was towed . . . (Sc. A., IV. 22). — Verhütung von Schiffszusammenstößen auf See (D. z. S., IV/VI. 22). — Automatische Feuermelder auf Seeschiffen (W. u. R., 22. V. 22).

Jacht- und Sportangelegenheiten.

Motorsegler (Mo. u. Mo., 4. VI. 22).

Koloniale Fragen.

Le port de Dakar (B. t. B. V., V. 22). — La navigation fluviale au Congo et en Afrique occidentale (B. t. B. V., V. u. VI. 22).

Digitized by Google

Geschichtliches, Geographisches.

Die Hochseeflotte der Generalstaaten im Kampfe gegen England und Frankreich 1672 bis 1873 (nach ungedruckten Akten des Lübecker Staatsarchivs) (Mitt. aus der historischen Literatur. Im Auftrage der Histor. Ges. zu Berlin herausgegeben von F. Arnheim. Neue Folge. X. Bd., Heft 1/2). — L'Odyssée (R. M., VI. 22). — Deux projets de bateaux-pièges 1778 et 1861 (R. M., VI. 22). — Engagement between the „Cumberland" and „Merrimack" (Pr. N. I., VI. 22).

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

Ae. = The Aeroplane. — A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register. — A. O. = Army Ordnance.
A. R. = Annalen des Deutschen Reiches. — Arch. P. = Archiv für Post und Telegraphie.
Arch. S. T. = Archiv für Schiffs- und Tropenhygiene.
Art. M. = Artilleristische Monatshefte. — B. u. E. = Beton und Eisen.
B. t. B. V. = Bulletin technique du Bureau Véritas.
D. Art. T. = Dansk Artilleri Tidsskrift. — D. P. J. = Dinglers Polytechnisches Journal.
D. S. = Deutsche Schiffahrt. — D. W. = Deutscher Wirtschaftsdienst, Auslandsnachrichten.
D. Y. = Die Yacht. — D. z. S. = Deutschland zur See. — E. = Engineer.
Eg. = Engineering. — El. Z. = Elektrotechnische Zeitschrift. — F. = Der Funker.
Fl. = Flugsport. — Gl. = Glückauf. — Gr. B. = Grenzboten
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift. — Ill. Fl. W. = Illustrierte Flug-Woche.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution. — L. = Der Luftweg.
M. B. = Marineblad. — M. E. = Marine Engineer.
M. Eg. = International Marine Engineering. — M. F. = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte. — Mi. = Militärsport. — Mo. = Der Motorwagen.
Mo. u. Mo. = Motorschiff und Motorboot.
M. Fis. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins. — Ms. = Motorship.
M. W. = Militär-Wochenblatt. — N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. R. = Naval and Military Record.
N. T. f. S. = Norsk Tidsskrift for Sjövaesen. — Oe. = Ölmotor.
Oe. u. G. = Öl- und Gasmaschine. — P. = Petroleum. — Pr. = Prometheus.
Pr. J. B. = Preußische Jahrbücher.
Pr. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
P. u. W. = Monatshefte für Politik und Wehrmacht. — R. M. = Revue Maritime.
R. d'art. = Revue d'artillerie. — Re. G. M. = Revista general de marina.
Ri. d. art. = Rivista di artiglieria e genio. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — Sc. A. = Scientific American. — Sch. = Schiff. — Sf. = Seefahrt.
Se. = Der Segelsport — Motorbootsport. — St. u. E. = Stahl und Eisen.
St. u. W. Staat und Wehrmacht. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidskrift i. Sjöväsendet. — T. = Die Tide.
T. u. W. = Technik und Wehrmacht. — V. M. = Vie Maritime et Fluviale.
W. = Wassersport. — W. u. R. = Werft und Reederei.
W. u. St. = Wirtschaft und Statistik. — W. u. W. = Wissen und Wehr.
Y. = Le Yacht. — Z. = De Zee.
Z. D. M. = Zeitschrift für Dampfkessel- und Maschinenbetrieb.
Z. Fl. u. Mo. = Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt.
Z. I. R. = Niemeyers Zeitschrift für Internationales Recht.
Z. Sch. u. Spr. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.
Z. V. d. Ing. = Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW 68, Kochstr. 68–71.

Digitized by Google

Die Rolle der Seemacht in der französischen Geschichte.

Von Vizeadmiral a. D. A. Meurer.

VI. (Fortsetzung.)

Das Zeitalter Ludwigs XIV. zeichnet sich in bezug auf die Entwicklung der französischen Seemacht dadurch aus, daß diese Entwicklung in ihrem Auf und Ab durchaus von dem größeren oder geringeren Verständnis der leitenden Persönlichkeiten für das Wesen der Seemacht abhängig war. Zum ersten Male hatte in der Geschichte des neuzeitlichen Europa der Seekrieg entscheidenden Einfluß auf den Verlauf der Dinge gewonnen. Unter Ludwigs schwächlichen Nachfolgern begann nun das französische Volk selbst in seiner leidenschaftlichen Art und in wachsendem Maße auf die maritime Lage und die auswärtige Politik Frankreichs einzuwirken, sein Geschick gewissermaßen selbst in die Hand zu nehmen, was nicht ohne Rückschläge bleiben konnte, denn nur wenn Volk u n d Regierung von gleichem Willen und Verständnis erfüllt sind, kann Seemacht als solche gedeihen.

Nach dem Utrechter Frieden 1713 war Frankreich nicht nur erschöpft, sondern auch isoliert in Europa. Es folgte erst unter der Regentschaft des sittenlosen Herzogs von Orléans, dann unter Ludwig XV. (regierte 1723—1774) und dessen Kardinal-Minister Fleury eine längere Friedenszeit. Mit bewunderungswürdiger Energie wandte sich das durch die Kriege Ludwigs XIV. so schwer mitgenommene französische Volk dem Wiederaufbau seiner zerstörten Wirtschaft zu, und zwar insbesondere dem Seehandel und den Kolonien. 1720 führten schon wieder 1800 Seeschiffe die französische Flagge; die zuckererzeugenden westindischen Inseln (besonders Martinique und Haiti) blühten in wunderbarer Weise auf im Gegensatze zu den dortigen englischen und holländischen Besitzungen; in Kanada dehnte sich die französische Kolonisation weit nach Westen und Süden bis St. Louis aus und umschloß fast völlig die 13 Neuenglandstaaten an der Ostküste; in Südindien, an der Coromandelküste, wurde von 1730 ab durch tüchtige Gouverneure (Dumas, Dupleix) ein reiches und ausgedehntes Kolonialreich geschaffen. Alle Unternehmungen des Seehandels und der Kolonialwirtschaft fanden in der öffentlichen Meinung und im Geiste der Nation die lebhafteste Unterstützung, ohne daß die schwache Regierung irgend etwas dazu getan hätte. In ihrer Angst vor Verwicklungen mit England sah sie vielmehr in diesen Bestrebungen nur Möglichkeiten neuer Reibungen und suchte sie eher zu hindern als zu fördern. Bei solcher Gesinnung war es kein Wunder, daß man für die Flotte erst recht nichts tat. Sie war nach dem Tode Ludwigs XIV. wegen chronischen Geldmangels in einen jammervollen Zustand geraten. Da die Seemacht England der einzige gefährliche Feind Frankreichs war, so wäre die erste Vorbedingung für die Wiederaufrichtung des besiegten Staates der Aufbau einer starken Flotte nach dem Vorbild Colberts gewesen. Der Bau einer Flotte duldet keine Improvisationen. Nur durch zähe Friedensarbeit kann eine geschlagene und zerstörte Flotte wieder kriegsbereit und schlagfertig werden; zur Segelschiffzeit nicht anders als heute. Doppelt notwendig ist solche zielbewußte Friedensarbeit, wenn es gilt, große Werte über See gegen den Zugriff rücksichtsloser Feinde zu schützen. „Weil die Kolonien Gegenstände des Wertes und noch mehr der Hoffnung waren, wurden sie auch Gegenstände des Kampfes. Der Kampf um sie hat sich mit dem Kampf um das Meer verschlungen, und die Leidenschaft, mit der um ihren Besitz gerungen wurde, hat gezeigt, wie hoch man sie bewertete“*). Eben dies war das Kennzeichen jener Jahrzehnte um die Mitte des

*) Siehe Prof. C. Rodenberg in seiner ausgezeichneten Skizze: Seemacht in der Geschichte. Stuttgart 1900. S. 27.

Digitized by Google

18. Jahrhunderts, daß in Frankreich unter lebhafter Anteilnahme des Volkes ein mächtiges, das englische weit überragendes Kolonialreich entstand und daß gleichzeitig die Kriegsflotte verfiel. An diesem Widerspruch ging ersteres zugrunde durch Schuld einer schwachen Regierung, die dem Konflikte auswich, statt ihm zu begegnen, und das Wesen der Seemacht als einer militärischen Macht völlig verkannte.

Selbstverständlich betrachtete man in England, wo man in den letzten Kriegen den Wert und die Schlagkraft einer starken Flotte klar erkannt hatte, die schnelle Entwicklung des französischen Kolonialreiches mit wachsender Eifersucht und war entschlossen, die erste Gelegenheit zum Bruche mit Frankreich zu ergreifen. Das gleiche galt in bezug auf Spanien. Dazu kamen Verwicklungen Frankreichs mit dem Hause Habsburg beim Tode Kaiser Karls VI., genug, das Jahr 1740 war wie 1688 und 1914 ein Jahr höchster politischer Spannung*). Der 1740 ausbrechende große europäische Krieg wird der „österreichische Erbfolgekrieg" (1740 bis 1748) genannt. Er schloß auch die beiden ersten schlesischen Kriege Friedrichs des Großen als Nebenkriege in sich ein. In diesem Kriege stand Frankreich zum ersten Male an der Spitze einer mächtigen Koalition, die Spanien, Preußen und verschiedene Kleinstaaten gegen England und das Haus Habsburg umfaßte. Schon 1739 hatte infolge von allerlei Streitigkeiten in den amerikanischen Kolonien der Seekrieg zwischen England und Spanien begonnen, Frankreich beteiligte sich erst seit 1744 daran, als die kombinierte spanisch-französische Flotte ohne eigentliche Kriegserklärung bei Toulon von der englischen Mittelmeerflotte angegriffen wurde. Die französische Flotte war schlecht im Stande, wie schon erwähnt, und nachdem es den englischen Admiralen Anson und Hawke gelungen war, den Kern der französischen Linienschiffsflotte 1747 in zwei Schlachten bei Finisterre zu vernichten, wurde der französische Seehandel völlig unterbunden und Frankreich ganz vom Meere und von seinen überseeischen Besitzungen abgedrängt. Je schwächlicher der Krieg in den heimischen Gewässern geführt wurde, um so heftiger tobte er in Kanada und Indien, wo beide Gegner schon vor 1740 aneinander geraten waren. Zum ersten Mal führte England einen Seekrieg bewußt als Kolonialkrieg. Diesmal noch mit mäßigem Erfolge, denn wenn es auch in Kanada mancherlei Erfolge errang, so büßte es in Indien gegen Dupleix und Admiral Labourdonnaie um so mehr und sogar die Hauptstadt Madras ein. Daß es nicht ganz aus Indien vertrieben wurde, verdankte es allein der Uneinigkeit der beiden französischen Führer. Sowohl zu Lande wie zur See wurde der Krieg nur lässig geführt, und so ließ der Friede von Aachen (1748) alles beim alten. Der große englische Minister William Pitt (seit 1742) hatte sein Ziel, Frankreich ganz vom Meere zu verdrängen, nicht erreicht, so konnte der Frieden nur ein Waffenstillstand sein, um so mehr, als England wirtschaftlich gestärkt, Frankreich aber geschwächt aus dem Kriege hervorging. Dies sah man in Frankreich auch sehr wohl ein, aber wieder war es weniger die Regierung als die öffentliche Meinung der Franzosen, die kräftig auf eine Stärkung der Flotte drängte. „Indem sie den Frieden freudig begrüßten, faßten sie gleichwohl die Herstellung der Seemacht mit einem Eifer ins Auge, den man noch nicht an ihnen bemerkt hatte."**).

VII.

Man hatte in Frankreich das richtige Gefühl der furchtbaren Gefahr. In England führte der kraftvolle Pitt das Ruder. Sein nie verleugnetes Ziel war,

*) Siehe darüber Friedrichs des Großen meisterhafte: Betrachtungen über den Zustand Europas (1738 geschrieben).

**) Ranke, Französische Geschichte. IV. 454.

Digitized by Google

England an Stelle Frankreichs in der Welt zu setzen; denn immer noch war Frankreich das erste Kolonialreich der Welt, dessen überseeische Besitzungen die britischen an Zahl, Wert und Größe weit überragten. Dort auch begann der Kampf schon längst, ehe der Krieg amtlich erklärt war. Dieser Krieg, der „Siebenjährige" (1756—1763), war der erste kombinierte See- und Kolonialkrieg im größten Maßstabe, nur als solcher ist er zu verstehen. Wir Deutschen sind gewohnt, ihn nur als einen Krieg um Schlesien zu betrachten, in Wirklichkeit war er ein Weltkrieg, in den fast alle europäischen Staaten verwickelt waren. Wieder, wie schon seit 100 Jahren, sorgte England für den festländischen Degen gegen den französischen Erbfeind. Diesmal war es Preußen, das in seinem Heldenkampfe gegen die große österreichisch-russisch-französische Koalition Englands Geschäfte auf dem Festlande zu führen hatte. Friedrich der Große, der auch für die besonderen Aufgaben und Verhältnisse des Seekrieges ein klares Verständnis besaß*), konnte sich — von England nur mäßig unterstützt und schließlich verraten — gegen die ungeheure Übermacht (5 Mill. Menschen gegen 100 seiner Gegner) dank seinen unvergleichlichen Feldherrngaben gerade behaupten, aber England war dafür zur See der Sieger auf der ganzen Linie. „Amerika ward in Deutschland erobert" hat Pitt mit Recht gesagt, denn indem der Landkrieg Frankreichs beste Kräfte aufzehrte, konnte die englische Seemacht dessen von der Heimat abgeschnittene Besitzungen über See um so leichter überwältigen. In diesem Kriege zeigte es sich zuerst, daß die fälschlicherweise so genannte „Weltgeschichte" fortan nicht mehr die Geschichte der europäischen Völker, sondern die der atlantischen Welt war, und daß es sich dabei um die Schicksalsfrage der ganzen Menschheit handelte, ob der Atlantische Ozean ein romanisches oder ein angelsächsisches Meer sein sollte**).

Der Seekrieg, der in allen Meeren, besonders aber im Nordatlantik tobte, zeigte England zum ersten Male auf der Höhe seiner Aufgaben und Erfolge. Das war ausschließlich Pitts Werk. Obgleich Frankreich gegenüber Großbritannien den weitaus größeren Kolonialbesitz zu verteidigen hatte, ging es doch aus den schon erörterten Gründen mit schlechter Seerüstung in den Krieg hinein. Den englischen 89 Linienschiffen hatte es nur 72, noch dazu zum Teil mangelhaft ausgerüstete Kampfschiffe entgegenzustellen. Dazu hatte die französische Marineleitung allgemeine Richtlinien an die Seebefehlshaber herausgegeben, die Schiffe, weil zu schwer zu ersetzen, nach Möglichkeit zu schonen und „den Ruhm, eine Eroberung zu machen oder eine Stellung zu halten, höher zu schätzen, als den vielleicht glänzenderen, einige feindliche Schiffe zu nehmen"***). Mit solchen Grundsätzen kann aber ein Seekrieg nicht gewonnen werden, dessen innerstes Wesen Kühnheit und Entschlossenheit ist. So kam es, daß der erste und einzige Erfolg, den die französische Flotte gleich bei Kriegsbeginn errang, die Eroberung von Minorca nach Besiegung eines englischen Geschwaders, keine dauernden Früchte trug. Nach dieser empfindlichen Schlappe hat England zum ersten Male den Grundsatz der Blockade der französischen Kriegshäfen streng durchgeführt und damit von vornherein jede offensive Tätigkeit und jede Möglichkeit der Vereinigung der verschiedenen französischen Geschwader vereitelt. Von Gibraltar aus wurde die Toulonflotte im Mittelmeer festgehalten, vor Brest kreuzte Winter und Sommer das englische Hauptgeschwader, und im Kanal wurde durch zahlreiche Vorstöße und kleine Unternehmungen jede ernstliche französische Flottentätigkeit im Keime erstickt. Als es im September 1759 einmal der Toulonflotte gelang, durchzubrechen,

*) Vgl. Kontreadmiral Glatzel, Der Siebenjährige Krieg zu Wasser und zu Lande. „Marine-Rundschau", Februar 1912.

**) Vgl. Graf Yorck v. Wartenburg, Weltgeschichte in Umrissen. S. 441.

***) Angeführt in Rittmeyer, Seekriege. II. 204.

Digitized by Google

um sich zu einer großangelegten Landung von Heeresteilen in Schottland mit der Brestflotte zu vereinigen, wurde sie bei Lagos an der portugiesischen Küste von Admiral Boscawen gestellt, geschlagen und blockiert, und als in demselben Herbst die Brestflotte unter Conflans zu entschlüpfen versuchte, wurde sie von Hawke in der denkwürdigen Sturmschlacht bei Quiberon zersprengt und vernichtet. Mit diesen beiden großen Seesiegen erkämpfte England gerade in dem Unglücksjahr Friedrichs des Großen die Seeherrschaft und konnte nun ungehindert „die Brücke schlagen zwischen dem Hauptkriegsschauplatz in den heimischen Gewässern und den Nebenkriegsschauplätzen über See“*). Sogleich wurden für England diese Nebenkriegsschauplätze zur Hauptsache, und aus dem Seekrieg wurde ein Kolonialkrieg größten Maßstabes. Die vom Mutterlande völlig abgeschlossenen französischen Kolonien verbluteten sich in dem aussichtslosen Kampfe gegen den übermächtigen Gegner, 1759 fiel Quebec, 1760 Montreal, 1761 Martinique, in demselben Jahre Pondichery in deren Hände, und als auch noch Spanien, durch englische Rechtsbrüche aller Art bis aufs Blut gereizt, in den Krieg gegen England eintrat, wurde auch dieser Staat nur in das Verderben mit hineingerissen, denn auch auf seine überseeischen Besitzungen hatte es England abgesehen.

Es war nun nicht so, daß das französische Volk diese verzweifelte Lage teilnahmlos hingenommen hätte. Unter der weitsichtigen Leitung des Ministers Choiseul (seit 1758), der klar den entscheidenden Einfluß der Seemacht auf den Ausgang des Krieges erkannt hatte, und unterstützt von einem spontanen Ausbruch nationalen Willens, wurden überall Gelder für die Verstärkung der Flotte gesammelt — der Staat war durch den zehrenden Landkrieg so gut wie bankrott — aus Spenden der Städte und Zünfte wurden Schiffe gebaut und die Werften wieder in Stand gesetzt; die Mannszucht in der Flotte wurde wiederhergestellt — woran es sehr gefehlt hatte — kurz „von einem Ende Frankreichs zum andern erscholl der Ruf: »Die Flotte muß wieder aufgebaut werden!«“**). Ein Schauspiel, dem Verhalten der Römer im 1. punischen Kriege ähnlich, als deren Flotte von den Karthagern vernichtet worden war. Aber was um 250 v. Chr. gelingen konnte, war nach 2000 Jahren schon unmöglich und ist es heute erst recht. Was im Frieden am Ausbau einer so empfindlichen Waffe wie die Flotte versäumt ward, läßt sich im Kriege selbst nicht mehr nachholen. Es ist, als ob man bei wehendem Sturm einem entmasteten Schiff neue Masten einsetzen wollte. Ein aussichtsloses Beginnen! Der würgende Griff der englischen Blockade nahm Frankreich den Atem und zwang es auf die Knie. Es war Pitts Absicht, Frankreich *aller* seiner Kolonien zu berauben und es als Seemacht gänzlich auszuschalten. Wenn der geschickte Choiseul im Pariser Frieden (1763) noch einigermaßen glimpfliche Bedingungen errang, so lag es nur daran, daß das verblendete, von Parteien zerrissene englische Parlament den großen Staatsmann fallen ließ und sein Nachfolger Lord Bute (derselbe, der Friedrich den Großen verriet) Choiseul nicht gewachsen war. Aber die reichen indischen Besitzungen im Dekan, ganz Kanada, das Ohiotal, die Siedlungen am mittleren Mississippi mußte Frankreich abtreten. Von hervorragender Stelle unter den Kolonialmächten Europas war es auf die 3. oder 4. gesunken, sein Seehandel war so gut wie vernichtet und sein politisches Ansehen tief erschüttert, obgleich bei Kriegsende kein feindlicher Soldat auf französischem Boden gestanden hatte.

VIII.

Unter der schwächlichen Regierung Ludwigs XV., von dem Friedrich der Große treffend sagt, daß sein einziger Fehler war, König zu sein***), war Frank-

*) Vizeadmiral Frhr. v. Maltzahn, Der Seekrieg. 46.
**) Mahan, Influence of Sea Power. 331.
***) Denkwürdigkeiten vom Hubertusburger Frieden bis zur polnischen Teilung. Kap. I.

Digitized by Google

reich durch die überlegene englische Seemacht niedergerungen worden, nur der zielbewußte Wiederaufbau seiner Seemacht konnte es wieder auf die alte Höhe bringen. Die schwere Niederlage vermochte das französische Volk trotz wirtschaftlicher Nöte aller Art nicht zu beugen. Es ist das Kennzeichen der nächsten Jahrzehnte nach dem Siebenjährigen Kriege, daß die öffentliche Meinung, die Stimmung der Massen, besser gesagt des gebildeten Bürgertums immer mehr an Gewicht und Einfluß in der Leitung der Dinge gewinnt. Während — abgesehen von England — in den übrigen europäischen Staaten noch durchaus der sogenannte „aufgeklärte Despotismus" am Ruder war, verstärkten sich in Frankreich die Einflüsse des Bürgertums, vorläufig noch ohne feste Form und Vertretung, aber doch mit steigender Gewalt. Dies trat ganz besonders bei der Marine zutage. Die schon während des Krieges erwachte nationale Begeisterung für eine starke Flotte wurde von dem klugen Minister Choiseul eifrig unterstützt. Der Aufbau oder auch nur die Wiederherstellung einer Seemacht ist ohne die tätige Förderung, ohne das tiefere Verständnis, ja ohne die begeisterte Mitwirkung des ganzen denkenden Volkes kaum möglich. Mit fieberhaftem Eifer wurde die Marine in allen Zweigen erneuert und besonders im Bau vorzüglicher Kriegsschiffe aller Größen Hervorragendes geleistet. Als Choiseul 1770 einer elenden Palastintrigue weichen mußte, zählte die Flotte über 60 Linienschiffe, alle trefflich ausgerüstet und mit gut ausgebildeten, von bestem Geiste beseelten Besatzungen bemannt. Die Werften und Arsenale waren in Ordnung; ein festes Bündnis mit Spanien mit der Spitze gegen England war abgeschlossen, das wichtige Corsika als Stützpunkt im Mittelmeer gewonnen. Auch nach seinem Abgange und unter dem 1774 zur Regierung gelangten Ludwig XVI. ließ man die Marine keineswegs verkümmern. Dazu war die Volksstimmung viel zu entschlossen, denn tief im ganzen französischen Volke fraß der ingrimmige Zorn über die Demütigungen, die sich Frankreich seit 100 Jahren schon von dem übermütigen Erbfeinde hatte gefallen lassen müssen. Volk und Regierung waren einig, die erste sich bietende Gelegenheit zu benutzen, um die verlorene Weltstellung wieder zu erringen.

Diese Gelegenheit bot sich in dem nordamerikanischen Befreiungskriege (1778—1783). In England hatte schon Pitt den „Zweimächte-Standard" gegenüber Frankreich und Spanien aufgestellt, aber seine schwächlichen Nachfolger hatten trotzdem die Grundlage der britischen Macht, die Flotte, arg vernachlässigt. Zwar waren nicht weniger als 130 Linienschiffe vorhanden, aber ein großer Teil derselben war schon alt und verbraucht, die brauchbaren zudem über die ganze Welt zerstreut, statt bei drohender Spannung in der Heimat vereinigt zu sein. Frankreich hatte allerdings nur ungefähr 80 Linienschiffe zur Verfügung; aber diese waren im Durchschnitt nicht nur größer, sondern auch insgesamt besser im Stande als die englischen. Dazu traten noch 70 allerdings mangelhaft ausgerüstete und bemannte spanische Linienschiffe, mit deren Gegnerschaft England rechnen mußte. Die französisch-spanische Koalition verfügte mithin nicht nur über die zahlenmäßige Überlegenheit, sondern auch durch die Zusammenfassung dieser Übermacht in den heimischen Gewässern über eine ungemein günstige strategische Lage. Sie nicht gleich zu Anfang des Kriegs zu einem vernichtenden Schlage gegen die englische Seeherrschaft ausgenutzt zu haben, ist ihr Verhängnis und die Ursache aller späteren Mißerfolge gewesen, wie so oft ein Versäumnis der ersten Kriegstage im ganzen Verlaufe des Krieges nicht mehr gutzumachen ist. Es ist hier nicht der Ort, auf die Ursachen des Aufstandes der 13 Neu-Englandstaaten in Nordamerika gegen das Mutterland näher einzugehen. Genug, daß der Krieg schon seit 1775 mit wechselndem Erfolge spielte, daß aber 1778 die schwachen Aufständischen der ungeheuren englischen Übermacht gegenüber am Erliegen waren. Da griff Frankreich ohne eigentlichen unmittelbaren Kriegsgrund ein und stellte sich schützend

Digitized by Google

vor die Aufständischen. Wenn auch im Zeitalter der liberalen Aufklärung alles für Freiheit schwärmte und die Teilnahme ganz Europas auf seiten der tapferen Nordamerikaner stand, so war dies doch nicht der tiefere Grund der französischen Kriegserklärung, höchstens der Mantel, mit dem die Gegner so gern ihre wahren Absichten im Kriege zu verhüllen lieben. Es ist auch für heutige Verhältnisse lehrreich, welches Ziel Frankreich der Öffentlichkeit gegenüber als Kriegsgrund angab. Im französischen Kriegsmanifest wird erklärt, daß der Krieg dazu führen müsse, „der tyrannischen Herrschaft ein Ende zu machen, die England sich angemaßt hat und über den Ozean zu besitzen beansprucht". Tatsächlich ging der Kampf darum, welches von beiden Völkern das stärkere sein sollte. An die Stelle Englands wollte sich Frankreich als erste Weltmacht setzen, wiedererlangen, was in 100 Jahren ihm geraubt war an „Prestige", politischem Ansehen, Kolonialbesitz und Handelsmacht. Hierfür stand das ganze Volk geschlossen hinter der Regierung, die damals der kraftvolle Vergennes leitete, alle einig in diesem höchsten Ziel, der heißersehnten politischen und maritimen Überlegenheit über England.

Niemals vorher und nachher sind die inneren wie äußeren Umstände so günstig gewesen, England niederzuringen, wie damals. Zum ersten und bis heute letzten Male in seiner Geschichte stand England allein gegen eine starke Koalition. Es fand auf dem Festland keinen willigen Degen, ihm die Kastanien aus dem Feuer zu holen, wie so oft vordem. Die außer England größten Seemächte jener Zeit, Frankreich und Spanien, denen sich später (1780) noch Holland zugesellte, standen im Bunde gegen Großbritannien, die wertvollste seiner überseeischen Besitzungen war in hellem Aufruhr begriffen, fürwahr eine Schicksalsstunde für das britische Weltreich, in der es um Sein oder Nichtsein ging. Dabei mußte England seinerseits einen schwierigen kombinierten Land- und Seekrieg führen, um der Aufständischen Herr zu werden, während seine Gegner sich mit dem „nährenden" Seekrieg allein begnügen konnten, der bisher in so vielen Kämpfen Englands gottgewolltes Vorrecht gewesen zu sein schien. Aber mehr noch die Fehler seiner Feinde, als die eigenen Leistungen haben England gerettet. Der Hauptfehler der französischen Kriegsleitung bestand darin, daß man erst den Amerikanern Hilfe zu bringen suchte, ehe die volle Seeherrschaft durch einen vernichtenden Schlag gegen die schwächere britische Flotte in den heimischen Gewässern gesichert war. Es ist nicht einmal der Versuch dazu gemacht worden. So bestand die Kriegführung anfangs besonders darin, Truppen unter Flottengeleit zur Unterstützung der Aufständischen nach Nordamerika hinüberzuführen und deren Ausschiffung zu bewerkstelligen, für England darin, dies nach Möglichkeit zu verhindern. Der Krieg wurde damit in der Hauptsache zu einem Kolonialkrieg; zum erstenmal in seiner Geschichte stand England in der politischen und strategischen Defensive; im Gegensatz zu früheren Seekriegen war er reich an großen Seeschlachten, aber der strategische Zusammenhang zwischen den einzelnen Kampfhandlungen, der eigentliche Kampf um die Seeherrschaft fehlte. Es lag dies hauptsächlich daran, daß — wie so oft in Koalitionskriegen — jeder der Verbündeten hartnäckig seine eigenen Ziele verfolgte und kein gemeinsamer Kriegsplan bestand. So wurde erbittert um Port Mahon und Gibraltar gekämpft, deren Wiedergewinnung die Spanier sich zum Kriegsziel gesetzt hatten; ebenso in Indien, wo Frankreich den Verlust seiner früheren blühenden Besitzungen nicht verschmerzen konnte und wollte und wo ein vorzüglicher Führer, Admiral Suffren, unvergängliche Lorbeeren errang und in mehreren ruhmreichen Gefechten die englischen Seestreitkräfte, trotz höchst mangelhafter Unterstützung aus der Heimat, dauernd in Schach hielt. Der Hauptkriegsschauplatz waren aber Westindien und die nordamerikanische Ostküste bis zum Lorenzstrom. Alljährlich fuhren die französischen Ge-

Digitized by Google

schwader über den Atlantischen Ozean mit Hilfstruppen und Kriegsmaterial zur Unterstützung der Aufständischen und zum Schutze der französischen Besitzungen. Dort ist eine Reihe großer Seeschlachten mit wechselndem, meist unentschiedenem Ausgange geschlagen worden. Es war dieser Seekrieg überhaupt ein solcher der unentschiedenen Schlachten. Bedeutende Führer auf beiden Seiten traten auf, wie Guichen und de Grasse, und auf englischer Seite Howe, Hood und Rodney. Obwohl die Engländer in diesen Schlachten, so besonders in der bekannten Durchbruchsschlacht von Dominika (1782) *) taktisch meist im Vorteile waren, so haben doch strategisch die Franzosen wenigstens eines ihrer Ziele erreicht, denn es gelang ihnen, die schon fast erschöpften Kolonisten wirksam zu unterstützen und die Engländer von der Küste fernzuhalten. Mit ehernen Worten hat Washington, der geniale Führer der Amerikaner, die entscheidende Rolle der Seemacht in diesem Kriege gezeichnet; er schreibt 1780 an Lafayette, den Führer des französischen Hilfskorps: „Bei jeder Unternehmung und unter allen Umständen ist eine entscheidende Übermacht zur See als die Grundlage zu betrachten, auf der letzten Endes jede Hoffnung auf Erfolg beruht." Man könnte diesen Kernspruch jeder Unternehmung des kombinierten Land- und Seekrieges voranstellen!

In den heimischen Gewässern wurde am erbittertsten um Gibraltar gekämpft. Zweimal gelang es den englischen Admiralen Rodney und Howe, die verzweifelt kämpfende, von allen Seiten eingeschlossene Besatzung durch die spanisch-französische Blockadelinie hindurch mit Verstärkungen und Lebensmitteln zu versehen und dadurch diesen wichtigsten Stützpunkt für die Beherrschung des Mittelmeers zu retten. Auch gegen England selbst richteten sich einige Unternehmungen der Verbündeten. Was gleich bei Kriegsbeginn und mit allen Kräften hätte veranlaßt werden müssen: den Stier an den Hörnern zu packen, wurde nun nachträglich versucht. Zweimal wurden große französisch-spanische Flotten im Kanal versammelt, und besonders 1781 war deren Überlegenheit bei der Zersplitterung und Bindung der englischen Seestreitkräfte in allen Weltteilen so erheblich, daß ein großer Schlag gegen England selbst alle Aussicht auf Erfolg hatte. Aber der Oberbefehl lag damals gerade in den Händen eines 73jährigen kränklichen spanischen Admirals, und so geschah nichts, um die Gunst der Stunde zu nutzen. Darauf allein kommt es aber im Seekriege mit seiner großen Abhängigkeit von Wind und Wetter an, nicht auf lange Überlegungen und große Vorbereitungen. Trotzdem kein Feind den Boden Englands betreten hatte, machte schon die Drohung und die bloße Möglichkeit einer Invasion die Gemüter in London so nervös, daß im Volke eine wahre Friedenssehnsucht sich auszubreiten begann. Es kam hinzu, daß der Eintritt Hollands in die Koalition auch den englischen Handel in der Nordsee lähmte und daß der Seehandel überhaupt durch den jahrelangen Krieg schwer zu leiden hatte. England mußte den Krieg ganz allein führen, dies verursachte ungeheure Kriegskosten, zudem sah man keine Möglichkeit mehr, die nordamerikanischen Kolonien unter das englische Joch zurückzuzwingen, nachdem durch eine geschickte gemeinsame Unternehmung des amerikanisch-französischen Heeres unter Washington und Lafayette und der französischen Flotte unter de Grasse im Oktober 1781 Yorktown in Virginia gefallen war und damit die letzte englische Armee in Nordamerika kapituliert hatte. Da sich auf der anderen Seite sowohl Frankreich wie Spanien außerstande sahen, ihre weiter gesteckten Kriegsziele zu erreichen, und auch bei ihnen die ärgste Finanznot herrschte, so kam es 1783 zum Frieden, der in Versailles abgeschlossen wurde und der zwischen Frankreich und England alles beim alten ließ — für ersteres ein klägliches Ergebnis eines unter so selten günstigen Aus-

*) Vgl. Bartels, Die geschichtliche Bedeutung der Schlacht bei Dominika. „Marine-Rundschau" 1910 S. 815.

Digitized by Google

sichten begonnenen Kampfes. Nie war England in so schwerer Gefahr gewesen, alles zu verlieren, was es in 100 Jahren erbeutet und geraubt hatte. Eben dieses ist das weltgeschichtliche Ergebnis des nordamerikanischen Befreiungskrieges, daß England zwar seine damals wichtigste Kolonie verlor, aber im übrigen seine Welt- und damit auch seine europäische Stellung voll behauptete, während Frankreich politisch geschwächt, mit fast vernichtetem Seehandel und mit ruinierten Finanzen aus dem Kampfe hervorging — reif für die große Revolution, die wenige Jahre später König und Regierung, Heer und Flotte verschlingen sollte. In den Augen des Volkes hatte die schwache Regierung Ludwigs XVI. abgewirtschaftet, und schnell, wie sie einstmals aufgeflammt war, erlosch die Begeisterung für ein größeres Frankreich über See und für eine starke Flotte. Innere Nöte, Sorgen und Wirren übertönten alles andere. Die tieferen Ursachen dieses so ungünstigen Kriegsausgangs liegen, wie schon angedeutet, sowohl auf strategischem wie taktischem Gebiete. War schon die englische Strategie mit ihrer Zersplitterung der Kräfte fehlerhaft, die französische war es noch viel mehr. Statt mit überlegenen Kräften sogleich aufs Ganze zu gehen, begnügten sich die Franzosen nach Mahans treffendem Vergleich mit einem »nibbling at the outskirts of the British Empire and knocking their heads against the Rock of Gibraltar« (Influence, S. 535). Die taktische Ursache des französischen Mißerfolges lag darin, daß den durch einengende Vorschriften gebundenen Flottenführern, hohen wie niederen, das fehlte, was die Engländer „fighting spirit" nennen, der Geist der rücksichtslosen Offensive und Kampfesfreude, womit allein ein Seekrieg gewonnen werden kann, auch wenn im einzelnen noch so viele Fehler begangen werden. — „Wenn eine Flotte den Gedanken befürwortet, daß Schiffe nicht eingesetzt werden sollen, daß eine entscheidende Schlacht besser vermieden wird im Hinblick auf das, was im Falle der Niederlage sich ereignen könnte, so blüht ihr mit Recht dasselbe Schicksal, das die französische Flotte überwältigte"*).

IX.

Mit dem nordamerikanischen Befreiungskriege enden die großen Seekriege Englands gegen die Bourbonen. Im Zeitalter Ludwigs XIV. ging es dabei um die Herrschaft über die flämische Küste und um den französischen Handel, auf den es England abgesehen hatte; die Kolonien spielten sowohl als Kriegsziele wie als Kriegsschauplatz nur eine untergeordnete Rolle. Im Zeitalter Ludwigs XV. ging es um Kanada und Indien und um Frankreichs Stellung im westlichen Mittelmeer; immer war England der Angreifer und erreichte stets mit Hilfe seiner Verbündeten auf dem Festlande alle seine Ziele auf dem Meere. Unter Ludwig XVI. entbrannte zum ersten und letzten Male zwischen beiden Gegnern ein reiner Seekrieg unter den günstigsten Aussichten für Frankreich, alles in einem Jahrhundert Verlorene wieder einzubringen. Er endete ohne Erfolg für den Angreifer und ließ Frankreich geschwächt und entkräftet zurück. Große Männer wie Richelieu und Colbert haben zu Beginn dieser Epoche den Franzosen den Weg auf das Meer, zur Beherrschung der Welt gewiesen. Aber keiner der drei Könige, die in diesen Zeiten der Kabinettspolitik die Geschicke Frankreichs leiteten, hat den Wert der Seemacht, ihrer fast grenzenlosen Möglichkeiten und ihrer entscheidenden Bedeutung in allen Fragen der Weltherrschaft klar erkannt. Die Geister zu führen, sagt Ranke, das heißt wahrhaft König sein! An diesem Maßstabe gemessen war keiner der drei Bourbonen des 17. und 18. Jahrhunderts ein wahrhaft großer König, auch nicht Ludwig XIV., der weitaus stärkste Charakter unter ihnen. Festländische Raubpolitik war das letzte Ziel seiner Staatskunst, und

*) Stevens und Westcolt, A History of Sea Power. S. 220.

Digitized by Google

willig folgte ihm das politisch noch kaum erwachte Volk auf dieser gleißenden, aber falschen Bahn. Als es unter seinen Nachfolgern zu selbständigem Denken sich durchrang und fast instinktiv den ungeheuren Wert der Seemacht erkannte, konnte es wohl drängen und fordern, aber unter schwachen Herrschern fand es die Führer nicht, um das auf dem Meere Versäumte einzuholen und das über See Verlorene wieder einzubringen. Nicht durch irgendwelche übergroße Anstrengungen oder Mißerfolge in Landkriegen, sondern ausschließlich durch die gegen Englands stärkere Kraft verlorenen Seekriege und deren verhängnisvolle Folgen ist das französische Volk seiner wertvollsten Besitzungen beraubt, innerlich zermürbt und wirtschaftlich entkräftet worden, hat es am Ende dieser Epoche sein politisches Ansehen und seine einst so glänzende Stellung in der Welt verloren und ist damit den revolutionären Tendenzen unmittelbar in die Arme getrieben worden. Schuld tragen letzten Endes seine Herrscher. „Die Staaten sind", wie Friedrich der Große in seinem Politischen Testament von 1752 sagt, „nur das, was die Männer, die sie regieren, aus ihnen machen!" (Schluß folgt.)

Das russische Heer von 1917 und die Revolution.

Von Oberstleutnant Hermann v. Giehrl. (Schluß.)

III. Die Kerenski-Offensive.

Am 6. Juni 1917 war General Brussilow, bisher Oberbefehlshaber der Südwestfront, an Stelle des Generals Alexejew zum Generalissimus ernannt worden. Sein Generalstabschef war der später sehr bekannt gewordene General Denikin, ein Mann „ohne Nerven", der sich an der Spitze der „eisernen" (4. Schützen-) Division besonders hervorgetan hatte. Dem General Brussilow wurde — so erzählt Knox — gewisse politische Nachgiebigkeit und Mangel an tiefgründiger militärwissenschaftlicher Erziehung nachgesagt. Dagegen besaß er die Kunst der Rede und wirkte durch diese. Ob er nur Opportunist war und auf Popularität ausging, wie viele behaupteten, war schwer zu entscheiden. Jedenfalls verfügte Brussilow über einen klangvollen Namen, der seit 1916 für Rußland und auch für die Mittelmächte ein Begriff war, einen Namen, der es schließlich selbst den Sowjetmachthabern von 1920 erstrebenswert machte, diesen Namen äußerlich mit dem Oberbefehl über die Rote Armee zu verknüpfen.

Zur Südwestfront, die mit der Durchführung des Hauptangriffs beauftragt wurde, weil hier die Anarchie im Gegensatz zur Nord- und Westfront noch weniger um sich gegriffen hatte, zählte die „besondere", die 7., 11. und 8. Armee. Die letztere wurde seit kurzem von dem früheren Kommandierenden des XXV. Armeekorps, General Kornilow, geführt, der auch bald eine besondere politische Rolle spielen sollte. Kornilows Name war durch seine Gefangennahme in den Karpathen (12. Mai 1915) als Kommandeur der 48. Division und seine abenteuerliche Flucht aus österreichischer Gefangenschaft bekannt geworden. Dieser Mann, der jetzt nach vorübergehender Kommandierung zum Oberbefehlshaber in Petersburg in der Bukowina befehligte, war mit seiner Armee an der Angriffsoperation zunächst nicht beteiligt. Diese fiel vielmehr den inneren Flügeln der nordwärts anschließenden 7. und 11. Armee zu, die zwischen Brody und Dnjestr standen. Ihr Angriff sollte in einer Breite von 40 km beiderseits von Kuropatniki geführt und die Erreichung des westlichen Ufers der Zlota Lipa erstrebt werden; war dies gelungen, dann sollte der Angriff in nordöstlicher Richtung auf Lemberg weiter-

Digitized by Google

getragen werden. Zur Entlastung des Hauptangriffs sollte rechts das verstärkte V. sibirische, links das XII. Armeekorps südlich Brody bezw. bei Marjampol am Dnjestr einen Nebenangriff durchführen. Für die Wahl des zuletzt genannten Punktes wurden nach Knox' Angabe gegenüberstehende österreichische Verbände maßgebend, auf deren Übergabe man hoffen zu können glaubte, bevor deutsche Verstärkungen zur Stelle sein würden.

Für den Hauptangriff wurden der 11. Armee das XVII., XLIX., VI., V. und I. Gardekorps und die Transbaikal-Kosakendivision, der 7. Armee das XVI., das VII. sibirische, XXXIV., XXV. und XLI., II. Garde-A. K., das 2. und 5. Kavalleriekorps zugeteilt.

Die Masse der Angriffstruppen setzte sich bemerkenswerterweise aus finnischen und sibirischen Truppen zusammen; an besonderen Verbänden waren außerdem eine tschechoslowakische und eine polnische Division sowie 2 neugebildete Radfahrbataillone beigegeben. Infanteristisch rechnete man mit vierfacher numerischer Überlegenheit; artilleristisch verfügte der Angreifer über 693 leichte und 337 schwere Geschütze gegen 284 bezw. 66 beim Feinde. Bei einer Angriffsbreite von 40 km hatte man also nicht ganz 20 Feldgeschütze und keine 9 schweren Geschütze auf den Kilometer Angriffsfront. Das war sehr wenig, wenn man bedenkt, daß die Franzosen im Frühjahr 1917 bei Vorbereitung ihrer Offensive 50 Feldgeschütze, 48 schwere Geschütze, 40 Minenwerfer und fünf schwere weittragende Geschütze für den Angriffskilometer berechnet hatten, und selbst der russische General Balajew 1917 auf 1 Werst 40 Feldgeschütze und 20 schwere forderte, als man ihn über die Aussichten und Möglichkeiten eines neuen großen Angriffs befragte. Die 11. Armee besaß 50, die 7. Armee 70 Flugzeuge. Zum ersten Male rechnete Rußland mit materieller Überlegenheit an Geschützen und Flugzeugen über den Feind.

Aber nur diese materielle Seite war als Aktivposten in die russische Rechnung zu stellen. Wie sah es bei den Angriffstruppen aus? Die meisten Divisionen hatten mindestens ein unzuverlässiges Infanterieregiment. Die Artillerie und Kavallerie galten als besser. Der Einfluß der oberen Führer litt dadurch, daß diese fortgesetzt gewechselt wurden. Auf den englischen Beobachter machten die zum Angriff zusammengezogenen Truppen einen schlechten, undisziplinierten Eindruck. Geschütze und Pferde standen unordentlich herum, man sah nirgends Wachtposten bei den Geschützen. Die Stellung der Frontoffiziere war erschüttert. Ganze Truppenteile waren eifrige Abonnenten der „Prawda", andere empfingen freudigst die zahlreichen deutschen Flugblätter. Beim VI. Korps wurde verschiedentlich erklärt, daß man angreifen, im Falle des Mißlingens aber den Korpsstab töten werde; beim XLIX. Korps war das 13. finnländische Regiment durch den Fähnrich Kirilenko — den späteren Oberbefehlshaber — völlig verseucht worden. Vergeblich hatte Kerenski bei jeder Armee „Delegierte" eingesetzt, welche die Führer in der Aufrechterhaltung der Disziplin unterstützen sollten. Das XXII. Korps wies allein 12 000 Fehlstellen auf. Am Tage vor dem Angriff erschienen bei der 7. Armee zwei Sowjetvertreter, die über die Themas: „Krieg und Frieden" und über die „verfassunggebende Versammlung" zu sprechen begehrten. Die einzige Hoffnung schien der Anblick so vieler „dicker Geschütze", die man in solcher Zahl und räumlicher Konzentration noch niemals an der russischen Front gesehen hatte.

Am 28. Juni mußte das 2. Kavalleriekorps dazu aufgeboten werden, ein seit langem widerspenstiges sibirisches Regiment, das sich verschanzt hatte, zu entwaffnen. Auf die Anfrage beim Armee-Oberkommando, was man mit den 1500 Meuterern anfangen sollte, hieß es, „sie sollten angreifen". Kerenski be-

Digitized by Google

suchte in den Tagen unmittelbar vor dem Angriff persönlich die Truppen. Er sprach vor allem eindringlich zu der als besonders unzuverlässig bekannten 2. Gardedivision. Die Rufe „Bourgeois!", „Nieder mit dem Krieg!", „Nieder mit allem!" bewiesen aber, daß sein Einfluß trotz einer mehr als zweistündigen Rede wenig genutzt hatte.

Die Artillerievorbereitung sollte 5 Stunden dauern, dann die Infanterie angreifen. Auf Einspruch des französischen Kapitäns Vagneux, des artilleristischen Beraters des Oberbefehlshabers, wurde aber beschlossen, das Feuer bei der 11. und 7. Armee nicht gleichzeitig eröffnen zu lassen; die Artillerievorbereitung der 11. Armee sollte daher bei Tagesanbruch des 29. Juni, jene bei der 7. Armee am 30. Juni beginnen. Die Infanterie sollte erst am 1. Juli, um 11 Uhr vorm., angreifen.

Durch die Feuervorbereitung, auf die der Feind wenig antwortete, wurden das feindliche Hindernis und das vordere Grabensystem zerstört. Ohne Verluste nahm das VI. Armeekorps binnen 20 Minuten die ersten 3 Linien der feindlichen Stellung. Als aber die 2. finnländische Division in Konjuchy ein Branntweinlager entdeckte, blieben die anderen Divisionen des Korps zurück. Das weitere Fortschreiten des Angriffs wurde durch Indisziplin und die Torheit der Leute erschwert. So ließ während der Feuervorbereitung das Regimentskomitee eines Regiments der 16. Division erklären, daß es nicht angreifen werde, weil nur 2 Sturmgassen geschaffen seien, während das Nachbarregiment über 8 verfüge. Beim XLIX. A. K., das rechts vom VI. A. K. angriff, weigerte sich das 24. Regiment der 6. finnländischen Division anzugreifen. Bei der 7. Armee nahm der Angriff einen guten Verlauf, soweit die feindlichen Anlagen zerstört waren. Beim VII. sibirischen Armeekorps bestand wenig Angriffsneigung. In der Ecke eines Eichenforstes südöstlich von Brzezany waren zahlreiche Artilleriebeobachtungen eingerichtet. Auf einer derselben hatte neben dem Armeeführer auch Kerenski Platz genommen; er konnte von hier aus den Angriff des VII. sibirischen Korps beobachten. Die Artilleriebeobachtungsstellen waren aber nicht nur vollgepfropft mit Offizieren, sondern auch mit Journalisten und Soldatendelegierten!

Bis Mittag ging die Sache bei der 7. Armee noch leidlich; ja, man war zufrieden; aber schon am frühen Nachmittag begann sich das Bild zu ändern. Die 74. Division des XLI. A. K. machte keine Fortschritte mehr, klagte über schwere Verluste und begann abzubröckeln. Alle erreichbaren Soldatendelegierten wurden aufgeboten, den Strom der Fliehenden aufzuhalten. Kerenski scheint selbst dazu den Anstoß gegeben zu haben. Vergebliche Liebesmühe. Die zusammengesetzte sibirische und die 108. Division (beide vom VII. sibirischen A. K.) machten noch einige Fortschritte, aber das südlich anschließende XXXIV. A. K. rief bereits um Hilfe. Die Verluste der Divisionen waren angeblich stark; sie hatten nur 2 deutsche Divisionen (15. Reserve- und 24. Reservedivision) gegenüber, die nicht allein die 4 Divisionen des XXXIV. russischen Armeekorps, sondern auch noch 2 Divisionen des VII. sibirischen und eine Division des XLI. A. K. aufhielten. Der Kommandierende des XXXIV. A. K., General Skoropadski, beantragte die Ablösung seiner Truppen durch die in Reserve stehende Garde. 5^{30} abends war das XXXIV. A. K. bereits wieder in seine Ausgangsstellungen zurückgekehrt. Das XXII. A. K. hatte ähnliche Schicksale wie das XXXIV.; es stand türkischen Truppen gegenüber. Um 6 Uhr abends befanden sich alle Verbände der 7. Armee, mit Ausnahme des VII. sibirischen A. K., wieder in ihren Ausgangsstellungen. — Die „Propagandakommission der Schwarzmeerflotte", bestehend aus 12 Matrosen, hatte mit der 11. Armee angegriffen.

An Beute verzeichnete man am Abend des 1. Juli bei der 11. Armee: 141 Offi-

Digitized by Google

ziere, 250 deutsche und 8010 österreichische Gefangene, bei der 7. Armee: 23 Offiziere, 1214 deutsche, 577 österreichische und 191 türkische Gefangene; die 11. Armee hatte außerdem 5 Geschütze erbeutet. Dem 81. tschechischen Regiment (Russen) hatte sich das VI. österreichische Armeekorps geschlossen übergeben; dieses marschierte am nächsten Tage unter klingendem Spiele unter Bedeckung von wenigen Kosaken durch Tarnopol. Die Gesamtverluste betrugen russischerseits 17 000 Mann. In den Lazarettzügen strömten mehr Unverwundete als Verwundete zurück. In einem Transport von 850 Köpfen waren nur 15 wirklich Verwundete; die übrigen wiesen Verletzungen an der linken Hand, zumeist eines Fingers — Selbstverstümmelung — auf. Die ersten deutschen Gefangenen — es waren 3 Mann — wurden Kerenski vorgeführt; er fragte sie, zu welcher politischen Partei sie gehörten und ob es in Deutschland bald Revolution gäbe. Die Leute anworteten, daß sie zu keiner Partei gehörten und nichts wüßten über die innere Lage Deutschlands; an der Front aber, wo sie während des ganzen Krieges gewesen seien, da seien keinerlei Anzeichen einer Revolution zu beobachten.

Die Nachrichten über die ersten Erfolge hatte Kerenski mit den stolzesten Hoffnungen erfüllt. Er glaubte, einen großen Sieg erfochten zu haben, und telegraphierte an den Premierminister:

„Heute haben wir auf alle die tückischen und verleumderischen Angriffe gegen die auf demokratischer Grundlage aufgebaute Organisation des russischen Heeres die richtige Antwort erteilt. Im Namen des freien Volkes bitte ich Sie inständigst, Ihre Zustimmung zur Verleihung roter Fahnen an die am Kampfe beteiligt gewesenen Regimenter zu erteilen."

Fürst Lwow erteilte diese Zustimmung bereitwilligst und fügte hinzu: „Der 1. Juli hat der ganzen Welt die Kraft der revolutionären Armee gezeigt, die aufgebaut ist auf demokratischer Grundlage und durchdrungen ist von den Idealen der Revolution."

In der Nacht vom 1. zum 2. Juli löste das II. Gardekorps das XXXIV. A. K. ab. Es kam aber nicht mehr zum Angriff; die Offensive der 7. Armee war beendet. Dagegen setzte die 11. Armee ihren Angriff am 2. Juli fort; das XLIX. A. K. und die 35. Division (des XVII. A. K.) machten gute Fortschritte. Sie hatten das Glück, nur Österreicher gegenüber zu haben; das XLIX. A. K. machte an diesem Tage allein 160 Offiziere und 5800 Mann zu Gefangenen — Österreicher — und erbeutete 26 Geschütze. Der Bärenanteil fiel auf die tschechoslowakische Brigade, der sich allein 70 Offiziere, 3200 Mann und 20 Geschütze ergeben hatten; es war das Vorspiel zu dem tragischen Zusammenbruch der Doppelmonarchie, wie er sich im Sommer 1918 vollziehen sollte.

Das VI. A. K. erzielte am 2. Juli keine Fortschritte mehr, und das I. Gardekorps, die einzige Reserve der 11. Armee, zeigte keine Lust zum Angriff. So kam auch die Offensive der 11. Armee am 3., 4. und 5. Juli zum Stehen. Am 4. Juli war es klar, daß der Hauptangriff gescheitert und das russische Heer als kämpfender Verband unwiederbringlich zerstört war.

IV.

Inzwischen hatten sich in Petersburg die Zustände bei der Garnison wenig verändert. Nach wie vor wurde nicht gearbeitet und gab es keine Disziplin. Der Einfluß der Bolschewisten war im Steigen. Lenin begrüßte vom Balkon des Tänzers Kschinskaja aus die Massen und sprach zu ihnen, ohne daß irgend jemand dies verhinderte.

Am 15. Juli kehrte Kerenski nach der Hauptstadt zurück, um sich sofort nach der Westfront zu begeben. Am 16. Juli brach in Petersburg die erste bolschewistische Revolte aus. Das Depotbataillon des 1. Maschinen-

Digitized by Google

gewehrregiments hatte sich unter Führung des von Kerenski verhafteten, dann aber wieder freigelassenen Fähnrichs Semaschko mit seinen Maschinengewehren schon seit Tagen auffällig bemerkbar gemacht. Am 15. hatten Trotzki (Bronstein) und Lunacharski, zwei Bolschewisten, von denen ersterer mit Genehmigung Kerenskis nach Rußland zurückgekehrt war, Ansprachen an das Depotbataillon gehalten, die mit einem Protest gegen die brutale Behandlung des Grenaderski-Regiments (der Garde) endigte, das an der Südwestfront entwaffnet worden war, weil es sich „nur" geweigert hatte, in die Schützengräben zu gehen. Das Depotbataillon der Grenaderski und die Maschinengewehrschützen vereinigten sich deshalb am 16. zu einer Demonstration. Ihnen schlossen sich noch andere Depottruppen und bewaffnete Arbeiter an. Fahnen mit der Aufschrift „Alle Macht den Sowjets," „Nieder mit den 10 Ministern!" wurden im Zuge getragen. In der Duma tagte indessen das Exekutivkomitee der Sowjets, wo Sinowiew strenge Maßnahmen gegen die Gegenrevolution forderte und Kamenew vorschlug, die oberste Gewalt den Sowjets zu übertragen. Es waren ernste Anzeichen einer neuen Krisis.

General Polowstew, der militärische Oberbefehlshaber des Petersburger Bezirks, zog 8 Eskadrons Donkosaken nach der Hauptstadt, die einzige erreichbare, wirklich zuverlässige Truppe, und legte diese als mobile Reserve in die Höfe des Antschikow- und Winterpalastes. Außerdem verfügte der General noch über etwa 250 Junker der Paul- und Wladimir-Militärschulen. Am 17. war Petersburg eigentlich ganz im Besitz der Bolschewisten, die aus Kronstadt starken Matrosenzuzug erhielten. Die Kosaken griffen auf der Straße die Matrosen an, die u. a. das Mormorpalais besetzt hatten. Sie hatten dabei schwere Verluste. Ein Wagen voll toter und verwundeter Kosaken wurde von der Masse an einer Brücke angehalten, die Toten ausgezogen und die Verwundeten geschlagen. In der Nacht vom 17. zum 18. regnete es heftig, was die revolutionären Gemüter einigermaßen beruhigte. Am 18. bewegten sich Züge bewaffneter Matrosen mit riesigen roten Fahnen durch die Stadt. Es wurde Befehl zu ihrer Entwaffnung erteilt. Tatsächlich wurden den Meuterern 50 Automobile und einige Tausend Gewehre abgenommen. Die Redaktion der „Prawda" wurde auf Befehl der Regierung geschlossen. Das 1. Maschinengewehrregiment sprach sein Bedauern aus und gab vor, sich in Zukunft „gut zu benehmen".

In der Nacht vom 18. zum 19. begannen die von der Front herangeholten Truppen: die 14. Kavalleriedivision, ein Radfahrbataillon und eine Brigade der 45. Infanteriedivision, in Petersburg einzutreffen. Am 19. erstürmten die Regierungstruppen die Peter-Paul-Festung und entwaffneten die Besatzung, die hauptsächlich aus Kronstädter Matrosen und aus Soldaten des 1. Maschinengewehrregiments bestand. Mit Ausnahme eines Matrosen Rostal wurden die Gefangenen aber wieder freigelassen.

Am 20. Juli kehrte Kerenski nach der Hauptstadt zurück und verlangte in einer stürmischen Ministersitzung diktatorische Vollmachten, um die Armee wieder zur Gehorsamspflicht zurückzuführen. Die sozialistischen Mitglieder des Kabinetts lehnten ab. Dann besuchte Kerenski ein Regiment der 14. Kavalleriedivision. Während der Ansprache an die Truppe wurde ihm ein Telegramm überbracht, das den Zusammenbruch der Südwestfront infolge des deutschen Gegenangriffes mitteilte. Kerenski kehrte sofort in den Ministerrat zurück, wo Fürst Lwow den Posten des Ministerpräsidenten zur Verfügung stellte. Kerenski wurde Premier- und zugleich Kriegsminister. Er begann seine Amtsführung mit energischen Maßnahmen. So wurde schon im Laufe des 21. das ganze 1. Maschinengewehrregiment von regierungstreuen Truppen entwaffnet und sein Führer Semaschko verhaftet; mit ihm gleichzeitig 20 Bolschewistenführer mit

Digitized by Google

Ausnahme Trotzkis und Steklows, die auf Befehl Kerenskis auf freiem Fuße blieben, weil sie Mitglieder des Exekutivkomitees der Sowjets waren. Das Verbot der „Prawda" wurde aufrechterhalten, aber die Entwaffnung der Arbeiter nicht durchgeführt. Ein 37 Jahre alter Kosakengeneral, Vasilkowski, wurde an Stelle Polowstews zum Oberbefehlshaber der Hauptstadt ernannt. Die bei dem Kampf um die Peter-Paul-Festung gefallenen Kosaken wurden in Anwesenheit einer großen Anzahl alliierter Offiziere feierlich beigesetzt. Kerenski erschien selbst im Kraftwagen des Zaren und hielt auf den Stufen der St. Isaak-Kathedrale eine bewegte Ansprache.

Am 8. Juli hatte Kornilow mit seiner 8. Armee die österreichische Front bei Stanislau durchbrochen, Halicz und Kalusz eingenommen und die Lomnitza überschritten. Aber schon am 16. mußte Kalusz wieder geräumt werden, da die Deutschen selbst zum Gegenangriff geschritten waren. Sie durchbrachen, begünstigt durch den meuterischen Rückzug eines Regiments der 6. Grenadierdivision, bei Zloczow die Front der 11. Armee. Der Rückzug wurde zu einem allgemeinen. Selbst der amtliche russische Heeresbericht vom 22. Juli schob die Schuld an dem Unglück „auf die völlige Unzuverlässigkeit der Truppe und die verbrecherische Propaganda der Bolschewiki".

Auf die Niederlage der 11. folgte jene der 7. Armee. Am 23. Juli fiel Halicz in deutsche Hand, Tarnopol und Stanislau wurden geräumt. Der Rückzug der 11., 7. und 8. Armee vollzog sich nunmehr auf einer Front von beinahe 270 km. In Stanislau und Tarnopol kam es zu Plünderungen, in Kalusz überschritten die dort begangenen Greuel jedes Maß und spotteten jeder Beschreibung. Nach der Darstellung des Generals Knox wurden alte Frauen von 70 Jahren und junge Mädchen vergewaltigt; die betrunkene Soldateska raubte alles aus und mordete, wo ihr das verlangte Geld verweigert wurde. Offiziere, die die Ordnung wieder herzustellen versuchten, wurden von ihren eigenen Leuten getötet. Um wieder Ordnung zu schaffen, wurden einige Eskadrons der kaukasischen eingeborenen (Kavallerie-) Division aufgeboten. Die Infanterie empfing diese mit Maschinengewehrfeuer und versuchte, sie den Deutschen in die Arme zu treiben.

General Kornilow wurde jetzt zum Oberbefehlshaber der Südwestfront ernannt; er fand den Mut, „außergewöhnliche Maßnahmen einschließlich Erschießens" anzukündigen, um die Ordnung wieder herzustellen, und beantragte bei General Brussilow, dem Generalissimus, im Bereich der kämpfenden Front die Todesstrafe wieder einzuführen. Die Regierung entschied sich tatsächlich am 25. Juli zur Wiedereinführung der Todesstrafe; General Kornilow verbot alle politischen Zusammenkünfte an der Front. — Am 29. Juli hielt Kerenski im Großen Hauptquartier eine Besprechung mit den Oberbefehlshabern der Fronten ab, um das Urteil der Generale über die Lage zu hören. General Denikin forderte die Abschaffung aller Soldatenkomitees und die Wiederherstellung der Autorität der Offiziere. Ein Entschluß wurde nicht gefaßt. General Kornilow sprach sodann in einem Tagesbefehl vom 1. August von dem „Verrat gewisser Verbände" der 11. und 7. Armee, erkannte die Leistungen der Sturm-, Kosaken- und Kavallerieverbände an, deren Tapferkeit als einzige Hoffnung aus dem Dunkel der letzten Offensive hervorleuchtete, und lobte zum Schluß die Offiziere und wenigen Soldaten der Infanterie, die ihre Treue bewahrt und sich nicht durch schamlose Flucht und Verrat selbst entehrt hätten. Aber die bolschewistische Bewegung war trotz aller Energie nicht mehr aufzuhalten. Wenige Tage zuvor hatten Delegierte der 5. und 11. Armee zu Kronstadt eine Resolution angenommen, in der die Entwaffnung aller Sturmtruppen, die Unterdrückung der bürgerlichen Presse gefordert und die Entsendung einer Kontrollkommission nach Zarskoje Sselo verlangt wurde, um

Digitized by Google

sich dort zu überzeugen, ob der Zar auch genügend scharf bewacht werde. Am 31. Juli wurde Kornilow an Stelle Brussilows zum Generalissimus ernannt.

Die Lage war auch sonst nicht besser geworden. Es herrschte eine latente Wirtschafts- und Verpflegungskrisis. Die Forderungen der Arbeiter übertrafen jedes Maß; immer mehr technische Beamte wurden entlassen und ermordet. Die Regierung blieb dagegen machtlos. Die Bauern hörten auf, Getreide in die Stadt zu liefern, der Rubel fiel im Kurse, die Produktion sank weiter, die Eisenbahnen verwahrlosten; 26 v. H. der Lokomotiven und 8 v. H. der Wagen waren im August 1917 in Reparatur gegen 18 bzw. 3 v. H. des Vorjahres.

Am 6. August wurde ein neues Ministerium gebildet, das sich die Erhaltung der Revolution zum Ziel setzte. Sawinkow wurde dem Namen nach Kriegsminister, während Kerenski tatsächlich in dieser Stellung blieb. Zwei Tage später wurde in Petersburg der „allrussische Kongreß der Bolschewiki und Internationalisten" eröffnet. Die Sozialisten fürchteten eine Gegenrevolution, als deren Führer Admiral Koltschak, der letzte Kommandant der Schwarzmeerflotte, genannt wurde. Um dieser Gefahr vorzubeugen, übertrug Kerenski dem Admiral Koltschak sofort die Führung einer nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika bestimmten Marinekommission und beschleunigte deren Abreise. Kerenski hielten viele für den einzigen Mann, der die Massen noch beeinflussen könnte. Er hatte nach Knox die theatralischen Eigenschaften eines Napoleon; aber es fehlte ihm der moralische Mut und die nötige Rücksichtslosigkeit. Er saß gern im Arbeitszimmer Kaiser Alexanders III. und schlief auch in dessen Bett; böse Zungen bezeichneten ihn deshalb spottweise als Alexander IV. Als Kerenski Mitte Juli von der Front nach der Hauptstadt zurückkehrte, forderte er ernstlich, daß zuverlässige Truppen vom Bahnhof bis zum Winterpalast für ihn Spalier ständen. Während auf der einen Seite Kerenskis Stellung wuchs, hatte sich auf der andern Seite auch Kornilow fest in den Sattel gesetzt. Zwei Tage, nachdem ihn die Sowjets als Gegenrevolutionär bezeichnet hatten, war er zum Generalissimus ernannt worden. Er brach zunächst jede Opposition; Sawinkow, der neue Kriegsminister, ein furchtloser und charaktervoller Mann, arbeitete Hand in Hand mit Kornilow, dem man freie Hand ließ. Alles kam jetzt nach Knox' Auffassung darauf an, ob Kerenski und Kornilow sich wirklich verstehen und ob sie auch praktisch zusammenarbeiten würden. Diese Einheit war jetzt um so notwendiger, als die Wirtschafts- und Verkehrskrisis und der Lieferstreik der Bauern anhielten, anderseits die Arbeiter in Petersburg bereits über 100 Maschinengewehre und über 40 000 Gewehre verfügten.

Es sollte zu keiner Zusammenarbeit, sondern sehr bald zum Zerwürfnis zwischen Kerenski und Kornilow kommen. Bei den so verschiedenen Charakteranlagen und grundsätzlich verschiedenen Anschauungen der beiden Männer war dieses unvermeidlich. Kornilow war Soldat mit starkem, energischem Willen und hohem Mut, ein glühender Patriot, aber kein Politiker. Kerenski dagegen, der kleine Richter aus Saratow, hatte sich sein Leben lang in erster Linie mit Politik beschäftigt; er war nach General Knox' Anschauung schlau, eitel und ehrgeizig. Er war Pazifist und wurde zu einem glühenden Anhänger der Revolution. Für ihn kam zuerst die Revolution und dann Rußland, während Kornilow mit Rußland und der Ehre seines Vaterlandes stand und fiel. Beide Männer entstammten sehr einfachen Verhältnissen. Kornilow war der Sohn eines Unteroffiziers der Transbaikalkosaken; Kerenskis Vater war Volksschullehrer, seine Mutter Jüdin. Kornilow war sehr gebildet und beherrschte mehrere Sprachen; er hatte sich durch harte Arbeit und eigene Kraft seinen Weg gebahnt. Kerenski dagegen hatte niemals

Digitized by Google

Verantwortung getragen. Kornilow drängte Kerenski zur Wiedereinführung der Todesstrafe auch im Heimatgebiet. Sowohl der Kriegsminister Sawinkow wie der Delegierte beim Stabe des Großen Hauptquartiers, Filonenko, waren für durchgreifende und energische Maßnahmen. Es gab aber auch Heißsporne im Großen Hauptquartier und unglückliche Mittler zwischen ihm und Kerenski. Als diesem nun durch eine unverantwortliche Mittelsperson drei ultimative Forderungen Kornilows überreicht wurden: 1. Petersburg unter Kriegsrecht zu stellen, 2. Kornilow zum militärischen Diktator zu ernennen und 3. das Kabinett solle zurücktreten, Forderungen, die offenbar in dieser Form gar nicht gestellt waren, da sah Kerenski in Kornilow nur mehr den Verräter, den er am 9. September telegraphisch zur Niederlegung des Oberbefehls aufforderte. Kornilow weigerte sich, seinen Abschied zu nehmen, und die Befehlshaber der Fronten — wo der Feind soeben bei Riga eingebrochen war und die Stadt genommen hatte — erklärten, daß unter solchen Verhältnissen ein Wechsel im Oberbefehl gefährlich sei. Kornilow, der die Wahl hatte, entweder dem Befehl Kerenskis zu folgen, also Heer und Heimat ihrem Schicksal zu überlassen, oder es auf offene Revolte ankommen zu lassen, entschied sich für das letztere. Von Mogilew aus erließ er am 11. August den Tagesbefehl Nr. 900, der mit den Worten endete, daß er auf seine Ehre als Soldat und als Sohn eines einfachen Kosaken nur seinem Lande ergeben sein und dessen Freiheit dienen wolle, daß er kein Gegenrevolutionär sei, vielmehr über die gewonnenen Freiheiten wachen und nur die Unabhängigkeit der großen russischen Nation erhalten wolle. Dieser Tagesbefehl, der in den Zeitungen nicht erscheinen durfte, fand tags darauf in einem Aufruf des Exekutivkomitees der Allrussischen Sowjet- und Bauerndeputierten seine Erwiderung, in der Kornilow als Empörer bezeichnet wurde.

Kornilow marschierte gegen Petersburg. An der Spitze seiner Truppen rückte eine Brigade der kaukasischen Eingeborenen-Division vor, die wir schon von ihrem energischen Auftreten gegen die Plünderer von Kaluß kennen lernten. Die Vorhut erreichte Pawlowsk, 30 km südlich Petersburgs. Es kam zu Verhandlungen, die in Petersburg fortgesetzt wurden. Inzwischen traf auch der Kommandeur des 3. Kavalleriekorps, General Krimow, im Kraftwagen in Petersburg ein. In einer Unterredung mit Kerenski erklärte der General offen, daß er Kerenski nicht betrügen wolle. Dieser bat den General, seine Auffassung schriftlich niederzulegen. Der General zog sich in ein Nebenzimmer zurück, griff zum Revolver und erschoß sich.

Es kam nun zum offenen Streit zwischen Kerenski und Kornilow. Dieser bedeutete das Ende des russischen Offizierkorps, das nunmehr der Willkür der Mannschaften völlig preisgegeben war. Bei der Gardekavallerie wurden alle Offiziere davongejagt. Offiziere des Kriegsschiffes „Petropawlowsk", die sich weigerten, Kornilow als Verräter zu bezeichnen, wurden elend zu Tode gebracht. In Wiborg dauerten die Offiziermetzeleien zwei Tage; auch hier waren von Helsingfors gekommene Matrosen die Anstifter. Der Kommandeur der Truppen in Finnland und mehrere Generale wurden ins Wasser geworfen und erschossen. Im ganzen wurden 26 Offiziere in Wiborg getötet. Gegen diese Scheußlichkeiten war Kerenskis Regierung machtlos. Man versuchte zwar, die Besatzung von Helsingfors nach der Front zu schaffen; in Pskow angekommen, erklärte diese aber dem Oberkommandierenden, daß die „strategische Lage" die Rückkehr der Truppen in die Garnison nötig mache. Sie marschierten dann einfach zum Bahnhof, nahmen sich Wagen und begannen mit der Einladung. Nur mit Gewalt konnte diese verhindert werden. Aber man wagte nichts weiter gegen die Meuterer; sie wurden vielmehr „in Reserve" gehalten.

Digitized by Google

General Kornilow und sein Stab wurden in Mogilew verhaftet, ebenso General Denikin. Wieder traten zahlreiche Personalveränderungen ein. Kerenski ernannte sich zum Generalissimus, und General Alexejew stellte sich ihm als Stabschef zur Verfügung; später trat General Dukonin an dessen Stelle. An Stelle Sawinkows, des nominellen Kriegsministers (Kerenski war der tatsächliche), trat ein General von 34 Jahren, Werkowski. Er war Optimist und glaubte, die Armee bis zum Frühjahr zum Gehorsam zurückzubringen. Tatsächlich nahm die bolschewistische Bewegung zu und die wirtschaftliche Krisis immer bedenklichere Formen an. — Mitte Oktober wurden die fremdländischen Militärattachés der Verbandsmächte bei Werkowski vorstellig und verlangten, die Maßnahmen der Regierung zur Wiederherstellung der Manneszucht des Heeres kennen zu lernen. Es wurde vorgeschlagen, das Heer von 10 auf 7,5 Mill., davon 4 Mill. an der Front, zu vermindern, 500 000 Depot- und 3 Mill. Hilfsdienste zu schaffen, die Zahl der Sturmbataillone zu vermehren, aus verwundeten Offizieren und zuverlässigen Soldaten besondere Truppen zu bilden, um die Ordnung im Innern wiederherzustellen, jede politische Wühlerei im Heere zu verbieten und alle Komitees aufzulösen. Die Zahl der „Kombattanten" an der Front betrug im November 2,143 Mill., jene der schweren Geschütze war auf die große Zahl von 2030 (ohne Festungsgeschütze) gestiegen. Riesige Mengen Munition jeder Art waren im Lande verfügbar; große Massen lagerten außerdem in Archangelsk und Wladiwostok.

Für den 7. November war eine Demonstration der Bolschewiki angesagt. Die Provisorische Regierung rief daraufhin sofort 2 Radfahrbataillone nach der Hauptstadt. Nach dem Fall von Riga und in Erwartung eines deutschen Vormarsches auf Petersburg wurde die Verlegung des Regierungssitzes nach Moskau erwogen. Der Petersburger Sowjet, nun unter der Präsidentschaft Trotzkis, hatte am 2. November ein „militärisches Revolutionskomitee" gebildet, das Kommissare zu allen Truppenteilen und Fabriken Petersburgs entsandte. Kerenski entschloß sich am 6. November, Trotzki und die Mitglieder des neuen Revolutionskomitees festnehmen zu lassen. Er besichtigte am gleichen Tage die inzwischen gebildete Amazonentruppe, die aus 1000 Frauen gebildet war und einen sehr guten militärischen Eindruck gemacht haben soll. Alle Kraftwagen wurden beschlagnahmt; überall waren Radfahrposten und solche von Freiwilligenformationen aufgestellt; auf die in Petersburg noch anwesenden Kosakenregimenter war wenig Verlaß, da Kerenski sie als Gegenrevolutionäre und ihren Führer Kornilow als Verräter bezeichnet hatte. Sie beschlossen, im Falle einer bolschewistischen Erhebung neutral zu bleiben. Schon in der Nacht vom 7. zum 8. November gingen zahlreiche Regierungstruppen zu den Bolschewisten über; die ganze Stadt mit Ausnahme einiger Judenviertel und des Palastviertels befand sich am Abend des 7. bereits in der Hand der Sowjets. Unter diesen Umständen hatte sich Kerenski zur Flucht entschlossen und Petersburg in einem amerikanischen Kraftwagen verlassen. Er fuhr nach Pskow und wollte binnen 5 Tagen zurückkehren und die Ordnung wiederherstellen.

Am Abend eröffnete der die Newa heraufgekommene Kreuzer „Aurora" das Feuer auf den Winterpalast, das die Peter-Paul-Festung erwiderte. Die Besatzung des Palastviertels bestand aus 2000 Mann: Junkern, Fähnrichen, 3 Kosakeneskadrons, 1 Kompagnie des Amazonenbataillons. Sie besaß 6 Geschütze und 1 Panzerwagen. Die Besatzung des letzteren erklärte aber bereits, daß sie nur die Kunstschätze zu schützen, im übrigen sich neutral zu verhalten gedenke. Auch die übrigen Formationen hatten keine Lust zu kämpfen; so kehrte bald der größte Teil der Junker unter Mitnahme von 4 Geschützen in die Militärschule zurück; es folgten die Kosaken, endlich die Masse der Fähnriche, so daß schließlich nur die

Digitized by Google

Fähnriche der Ingenieurschule und die Amazonenkompagnie im Palastrevier tatsächlich zurückblieben. Da auch die Verteidigung mangelhaft organisiert war, hatten die Angreifer, Matrosen, Soldaten des Pawlowski-Regiments und bewaffnete Arbeiter, leichtes Spiel. Am 8. November nachmittags war das Palastrevier von den Bolschewisten genommen; die Minister der Provisorischen Regierung wurden gefangen gesetzt, die Regierungstruppe entwaffnet und in den Baracken des Pawlowski-Regiments interniert. Die Mehrzahl der Junker wurde erschossen. Nur die Amazonenkompagnie hatte ernstlichen Widerstand geleistet. Drei gefangene Frauen wurden entkleidet und in die Newa geworfen; die übrigen 135 gefangen gesetzt und nur dank Vermittlung des Generals Knox vor grauenhaftem Schicksal bewahrt. Noch am 8. sandte das Revolutionskomitee an alle Fronten ein Telegramm, das den Sturz Kerenskis und der Provisorischen Regierung mitteilte, unmittelbaren Friedensschluß, sofortige Aufteilung des Großgrundbesitzes an die Bauern und die Übernahme aller Macht durch die Sowjets und die Einberufung einer verfassunggebenden Versammlung ankündigte. „Für Friede, Brot, Land und Volksmacht!"

Am 9. November wurde die neue Regierung mit Lenin als Präsidenten und Trotzki als Außenminister gebildet. Alle Heeres- und Marinesachen wurden zunächst einem aus Antonow, Kirilenko und dem Matrosen Dibenko gebildeten Komitee übertragen. In 4 Mill. Stücken gingen diese Verfügungen an die Front. Sawinkow, der nominelle Kriegsminister unter Kerenski, der aus Petersburg entflohen war, traf in Gatchina nur Teile des dort erwarteten Kavalleriekorps des Generals Krasnow, die sofort auf Zarskoje Sselo marschierten und die Stadt am 10. besetzten. Es standen dort 600 Kosaken gegen 20 000 Bolschewiki. Da erstere dem jetzt wieder anwesenden Kerenski mißtrauten, kam es bald zu Verhandlungen zwischen beiden Teilen. — In Petersburg hatten am 11. November die Junker einen Aufstand gegen die Bolschewisten unternommen und die Telephonzentrale besetzt. Er wurde aber, da er schlecht vorbereitet und nur von wenigen Offizieren unterstützt wurde, niedergeschlagen. Am Abend des 11. war die Stadt völlig in den Händen der Bolschewisten. — Krasnows Kosaken hatten gerade an diesem Tage Rasttag gemacht. Erst am 12. traten sie den weiteren Vormarsch auf Petersburg an. Sie gelangten am Abend bis Pulkona; dort schlugen sie sich tapfer gegen die Bolschewisten, von denen nur die Arbeiter und Matrosen kämpften, während die Landsoldaten keine Lust dazu zeigten. Da aber die Arbeiter und Matrosen offenbar gut geführt waren, gingen die wenigen Kosaken, als Munitionsmangel eintrat, auf Gatchina zurück. Es kam dann zu Verhandlungen und damit zum vollen Siege der Bolschewisten. General Krasnow wurde verhaftet, Kerenski entkam als Matrose verkleidet.

Fähnrich Kirilenko, der inzwischen zum Kriegsminister ernannt worden war, ließ ein neues Manifest über die Rechte der Soldaten verkünden, das die Wahl aller Offiziere, die Abschaffung aller Rangabzeichen, die Auflösung aller Offizierschulen, die Erweiterung der Rechte der Komitees und ihrer Vorsitzenden auch auf militärische Angelegenheiten und die Gleichstellung des Gehalts von Offizier und Mann verhieß. An der Front wuchs daraufhin die Zahl der Soldatenratmitglieder auf 54 000. Am 21. wurde General Dukonin, der bis dahin Generalissimus gewesen war, durch den Fähnrich Kirilenko ersetzt, und es wurden Waffenstillstandsverhandlungen eingeleitet.

Die Ordre Nr. 1 vom 22. November 1917 besagte: „Soldaten und Kameraden der russischen Armee. Der Kampf um den Frieden liegt nun in Eurer Hand; auf der anderen Seite erwarten Euch Elend, Krankheit, Hunger, Entbehrung und Tod. Kameraden, die Ihr um den Frieden kämpft, wir müssen ihn uns erobern! Es lebe der sofortige Friede! Der Oberste Befehlshaber und Volkskommissar für militärische Angelegenheiten N. Kirilenko."

Digitized by Google

Am 26. November erreichte eine russische Friedensabordnung die deutschen Schützengräben. Sie bestand aus dem Leutnant Scheur und 2 Mitgliedern des Komitees der 5. Armee: Dr. Sagalowisch und dem Freiwilligen Meren. Für den 1. Dezember wurde eine weitere Zusammenkunft mit den Deutschen vereinbart. Am 28. erließen Lenin und Trotzki eine Proklamation „An alle kriegführenden Völker." Dukonin wurde durch ein Matrosendetachement verhaftet und ermordet. Am 1. Dezember traf sich die russische Abordnung mit den Deutschen in Brest-Litowsk. Sie bestand aus Joffe als Präsidenten und 8 Mitgliedern, darunter je einem Bauern, Matrosen, Arbeiter und Soldaten. Beigegeben waren technische Sachverständige vom Generalstab und der Marine, darunter General Skalow, der vor und während des Krieges die deutsche Abteilung des Großen Hauptquartiers gehabt hatte. Dieser General erschoß sich aus Scham wenige Stunden, nachdem die Abordnung Brest-Litowsk erreicht hatte. Es begannen dann die Friedensverhandlungen.

Der Staat als Reeder*).

Von Prof. Dr. Ernst Schultze, Studiendirektor der Handelshochschule Leipzig.

Die Beziehungen des Staates zum Seewesen vor 1914.

(Schiffahrtssubventionen, Schiffbauprämien, Fischereiprämien, Staatsbetrieb oder staatliche Unterstützung des Seeraubes.)

Ist im Seewesen Staatsbetrieb denkbar? Selbst die am weitesten gehenden Theoretiker pflegten vor dem Kriege den Staatsbetrieb für die Seeschiffahrt aus guten Gründen nicht zu empfehlen, mochten sie auch eine wirtschaftliche Betätigung des Staates in anderen Unternehmungsarten eifrig befürworten. In der Tat ist der Staat vor 1914 in unmittelbare wirtschaftliche Beziehungen zu der überseeischen Schiffahrt nur in zwei wesentlich verschiedenen Arten getreten: indem er ihr Staatsbeihilfen bewilligte — oder sich am Piratenbetrieb beteiligte.

Ob es klug sei, aus der Kasse des Staates Unterstützungsgelder für den regelmäßigen Betrieb von Seeschiffahrtslinien oder auch Schiffbauprämien zu zahlen, ward umstritten. Die Absicht war im einen wie im anderen Falle die Förderung der Kauffahrteiflotte. Man wollte ihr einen möglichst großen Tonnenraum verschaffen oder ihr den Wettbewerb mit ausländischen Schiffahrtsunternehmungen erleichtern. Für das Eindringen der Subventionen in die staatliche Schiffahrtspolitik war die Gründung der Cunard-Linie in England durch Samuel Cunard 1839 entscheidend. Sie begann ihre Tätigkeit im Jahre darauf mit 4 Dampfern mäßiger Größe, die 80 000—100 000 £ kosteten. Die britische Regierung schloß mit ihr einen Vertrag ab, der für die Postbeförderung unter gewissen Bedingungen eine Zahlung von 85 000 £ zusagte. Diese Beihilfe kam etwa 25 v. H. der jährlichen Betriebskosten gleich. Sie steigerte sich auf 110 000, dann auf 150 000, endlich auf 170 000 £. England gab diese Summe zu dem ausdrücklichen Zwecke her, den atlantischen Verkehr, nach welchem die kräftig anschwellende Handelsflotte der Vereinigten Staaten die Hand ausstreckte, an sich zu bringen. Auch die 1837 in England begründete Peninsular Co. (später umgetauft in Peninsular and Oriental Co.) sowie die 1840 ins Leben tretende Pacific Steam Navigation Co. erhielten von der englischen Regierung bedeutende Beihilfen.

*) Der Aufsatz ist im Sommer 1921 geschrieben, kann also die inzwischen eingetretene weitere katastrophale Verschlechterung der Lage der Staatsflotten nicht berücksichtigen.

Digitized by Google

Auf die Amerikaner wirkte diese englische Subventionspolitik wie ein Stachel. 1841 stellte Senator King von Georgia den Antrag: die Regierung solle jährlich 1 Mill. $ für die Beförderung der Auslandpost bewilligen. Allein erst am 3. 3. 1845 gelang es King, ein Gesetz nach seinem Wunsche durchzubringen. Dieses Gesetz verfehlte seine Wirkung beinahe ganz. Es teilte diesen Mißerfolg mit den Fischereiprämien, die wiederholt vom englischen Staate gezahlt worden waren. Für den Walfischfang hatte Großbritannien seit 1730, für die Heringsfischerei seit 1750 Hilfsgelder bewilligt. Letztere wurden nach dem Tonnengehalt der Schiffe bemessen (für jede Tonne 50, später 30 s). Daß sie zu dem wirklichen Ertrage der Fischerei in gar keinem Verhältnis standen, hat Adam Smith in seinem klassischen Buche „Der Reichtum der Nationen" 1776 dargetan. So betrug 1759 die Ausbeute an frischen Heringen nur 4 Fässer, von denen jedes einzelne der Regierung auf 113 £ zu stehen kam. Nicht einmal der Volksernährung kamen diese Prämien zugute, da noch Belohnungsgelder für die Ausfuhr von Heringen gewährt wurden, so daß zwei Drittel des Fanges ausgeführt zu werden pflegten. England hat daher 1830 die Fischereiprämien abgeschafft und nie wieder eingeführt. — Einen ähnlichen Mißerfolg erzielten die Fischereiprämien der Vereinigten Staaten, die von 1792—1867 gezahlt wurden. Das geschah als Rückvergütung auf die Salzzölle, die gerade das Fischereigewerbe schwer betroffen haben würden. Indessen stellte sich unzweideutig heraus, daß die Prämien die Seefischerei, diese Pflanzschule der Kriegs- und Handelsflotte, durchaus nicht kräftigten, so daß man sie 1867 fallen ließ.

Wo zwei Staaten gleichzeitig Prämien für die Seeschiffahrt zahlten, mochte sich ein Kampf auf Leben und Tod entspinnen, der beiden gewaltige Summen kostete, die Schiffahrt selbst aber zu unwirtschaftlichem Betrieb verurteilte. So ging es in den 50er Jahren mit der Erhöhung der staatlichen Unterstützungen durch England und die Vereinigten Staaten. Zeigten sich die Amerikaner in der Geschwindigkeit und dem Luxus ihrer Schiffe überlegen, so daß sie den Personenverkehr an sich zogen, so siegten die Engländer in der Frachtbeförderung, schon damals dem wirtschaftlichen Rückgrat der Seeschiffahrt. Der größte amerikanische Reeder jener Zeit, Collins, sah sich gezwungen, vor einem Ausschuß des Kongresses zuzugeben, daß er den Wettstreit nicht durchhalten könne: 1 oder 1½ Tage auf der Fahrt zwischen New York und Liverpool zu ersparen, koste seiner Gesellschaft jährlich beinahe 1 Mill. $. Hinzu traten schlechte Voraussicht und Verschwendung in der Betriebsführung. Schon nach wenigen Jahren zeigte sich, daß die Collins-Linie mit Verlust arbeitete; und als nun gar einige Unglücksfälle hinzutraten, war ihr Schicksal besiegelt. Am 21. 9. 1854 stieß die „Arctic" mit dem französischen Dampfer „Vesta" im Nebel bei Kap Race zusammen; von 260 Menschen an Bord konnten nur 46 gerettet werden. Ärger noch war das Schicksal der „Pacific", von der man, nachdem sie am 26. 7. 1856 mit 45 Reisenden und 141 Mann Besatzung an Bord von Liverpool abgefahren, niemals wieder etwas hörte. Dies gab der Collins-Linie den Todesstoß. Im Mai 1855 wurde im Kongreß ein Gesetzantrag eingebracht, um „den gegenwärtigen Ozeandampferdienst abzuschaffen". 1847 hatten die amerikanischen Subventionen begonnen, 1858 gingen sie auf einen verhältnismäßig kleinen Betrag zurück*). —

*) Die von der Union gezahlten Subventionen, die 1848 mit 100 500 $ begannen, waren in schnellem Sprunge (1849: 235 086; 1850: 619 924 $) auf 1 465 818 i. J. 1851, endlich auf 1 936 715 $ 1855 hinaufgegangen. Dann verringerten sie sich infolge der Herabsetzung der Zahlungen an die Collins-Linie. 1858 betrugen sie nur noch 1 211 061 $. Auch in den nächsten Jahren setzte sich der Rückgang fort. 1862 wurde der Tiefstand mit 374 618 $ erreicht. Nach dem Bürgerkriege stieg die Summe wieder auf etwas über 1 Million $, um nach 1873 wiederum zu fallen und 1880 einen neuen Tiefstand mit 199 809 $ zu erreichen.

Digitized by Google

England kam um die Mitte des 19. Jahrhunderts ebenfalls von der Zahlung staatlicher Unterstützungen für die Seeschiffahrt immer mehr zurück*). Im allgemeinen läßt sich die Geschichte der staatlichen Hilfsgelder für die Handelsschiffahrt dahin zusammenfassen, daß diejenigen Nationen, deren Handelsflotte die kräftigste Entwicklung nahm, solche Prämien nur in Ausnahmefällen für zweckmäßig hielten. Fast alle Erfahrungen gingen dahin, daß sie schwächend wirkten, so daß sie zwar eine Treibhausluft erzeugten, in der diese oder jene Unternehmung zu privatwirtschaftlicher Blüte gelangen konnte, die Volkswirtschaft aber statt der erhofften Vorteile nur Nachteile in Kauf nehmen mußte.

Das gleiche gilt, nur in noch stärkerem Maße, von den Unterstützungen für Schiffbauzwecke.

Die französische Kauffahrteiflotte vermochte in den letzten Jahrzehnten trotz unaufhörlicher Hilfsgelder für Schiffahrt und Schiffbau den Wettbewerb mit den kräftigeren Schiffahrtsvölkern nicht aufzunehmen, während die deutsche wie die englische Seeschiffahrt sich kräftig genug fühlten, darauf zu verzichten. Nur in Ausnahmefällen machten sie davon Gebrauch: Unterstützung einzelner Postdampferlinien, um regelmäßige Postverbindungen zu schaffen, oder Prämien, die sich auf die Erzielung besonderer Geschwindigkeit richteten, um aus solchen Dampfern im Kriegsfalle Hilfskreuzer zu machen. Man konnte es geradezu als Kennzeichen für die Kraft oder Schwäche des Seewesens betrachten, ob Handelsflotte und Schiffbau ohne Prämien auskamen (England, Deutschland) oder mehr oder weniger stark davon Gebrauch machten (Frankreich, Japan). Im letzteren Falle war die Subventionspolitik eine Schraube ohne Ende; um vor dem bösen Wettbewerb anderer Völker gesichert zu sein, mußten die staatlichen Hilfsgelder immer weiter erhöht werden. Auf eigenen Füßen konnte das Seewesen solcher Länder nicht mehr stehen.

Die Beteiligung des Staates an Seeräuberunternehmungen ist weit älter als die Zahlung von Schiffahrtsbeihilfen. Ist doch der Seeraub einer der ältesten Wirtschaftszweige überhaupt, den Begriff „Wirtschaft" im weitesten Sinne als den Gesamtinhalt aller Bestrebungen zur Deckung des eigenen Bedarfs gefaßt. Man muß daher auch — wie dies z. B. Sombart**) tut — von „Zwangshandel" sprechen, also von einer durch räuberischen Zwang bewirkten Entblößung einer Einzelwirtschaft zugunsten einer anderen. Noch schärfer prägt sich der räuberische Charakter der eigenen Bedarfsdeckung in dem unmittelbaren, entschädigungslosen Raub zu Wasser und zu Lande aus. Welche Bedeutung er für die Anbahnung der ersten wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen von Küstenvölkern hatte, meldet die Urgeschichte etwa der Mittelmeervölker fast auf jeder Seite. Hier begegnen wir auch, sogleich im Dämmerlicht der Geschichte, einer engen Verbindung zwischen Staat und Seeraub. Man wird beides bei den Phöniziern ebensowenig trennen können wie ihr Staatswesen von ihrer Handelspolitik. Auch bei den Etruskern, deren Geschichte freilich in Dunkel gehüllt ist, scheinen ähnliche Verhältnisse bestanden zu haben. Bei beiden Völkern aber gingen die Hellenen in die Schule. Und so finden wir auch bei ihnen häufig eine Verbindung nicht nur zwischen Staatsfinanzen und Seeraub, sondern auch die Ausrüstung der Staatsflotte unmittelbar für den Piratenbetrieb. Zum Beispiel bildete die Seeräuberflotte des Polikrates von Samos den Schrecken des Ägäischen Meeres***).

*) S. z. B. den Aufsatz über „Dampfersubventionen" im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 3. Aufl. Band 3 S. 440 ff. Vgl. auch Band 7 S. 263 ff.

**) Sombart: Der moderne Kapitalismus. München und Leipzig: Duncker und Humblot, 1919.

***) Julius Beloch: Griechische Geschichte. Straßburg: Karl J. Trübner. 1893. Band 1 S. 210 f.

Digitized by Google

Ganz Ähnliches finden wir später bei anderen Völkern. Um von den Normannen zu schweigen, sei nur auf England hingewiesen, dessen Seeraub schon im Mittelalter blühte und einen neuen Aufschwung nahm, als sich die Engländer (erst ein Jahrhundert nach der Besetzung Amerikas durch die Spanier) in Bewegung setzten, um über See auf spanische Silber- oder Schatzschiffe Jagd zu machen. Der spanische Gesandte mochte Einspruch erheben, so oft er wollte — die jungfräuliche Elisabeth leugnete günstigstenfalls ab, daß sie Francis Drake oder anderen englischen Piratenhäuptlingen u n mittelbare Unterstützung zuteil werden lasse. Indessen war es durchaus kein Geheimnis, daß sie selbst sich an der Finanzierung seiner Beutezüge beteiligte und bei seiner Rückkehr nicht unerhebliche Summen daraus erhielt. Dieser Wertung entsprach es, wenn sie ihn öffentlich zum Ritter schlug. — Nicht anders verfuhren die verantwortlichen Staatsmänner gegenüber den Flibustiern: einen der rücksichtslosesten Häuptlinge dieser Seeräubergenossenschaft, Morgan, dessen Hände vom Blut seiner Opfer trieften, verleugnete man zwar öffentlich, wenn es nicht anders mehr ging, — bei günstiger Gelegenheit jedoch wurde er geadelt und zum stellvertretenden Gouverneur der Insel Jamaica ernannt.

Die Beziehungen des englischen Staates zum Seeraub sind später nur insofern abgeändert worden, als er von dem Augenblick an, da er selbst überseeische Besitzungen in Händen und daher ein Interesse daran hatte, daß sie nicht von Seeräubern ausgeplündert wurden, das Korsarentum organisierte. Das geschah durch Ausgabe von Kaperbriefen im Kriege und durch Verbot des Seeraubes außerhalb der Kriegszeiten. Da jedoch England während des größeren Teiles des 18. Jahrhunderts Kriege gegen irgendeinen fremden Staat führte, meist auch schon vor der Kriegserklärung Kaperbriefe ausstellte und während des Krieges neben den Kauffahrteischiffen des feindlichen Staates auch die der Neutralen ausraubte oder Matrosen auf ihnen preßte oder sie sonstwie plagte, und da ferner die Zerstörung neutraler Häfen und Werftbetriebe eines der Ziele der englischen Staatspolitik bildete (die Beschießung Kopenhagens 1807 ist nur e i n Beispiel) — so läßt sich wohl von engen wirtschaftlichen Beziehungen des britischen Staates zum Seeraub sprechen. Stellte er in den letzten Jahrzehnten Kaperbriefe nicht mehr aus, weil wenigstens dieser kleine Fortschritt des Seekriegsrechts England von den übrigen Völkern abgezwungen wurde, so blieb doch das Völkerrecht zur See entsprechend den britischen Wünschen verkrüppelt, so daß seine Entwicklung hinter der des Landkriegsrechtes weit zurückstand. Noch im Weltkriege unserer Zeit wurde daher abermals ein o r g a n i s i e r t e r R a u b f r e m d e n P r i v a t e i g e n t u m s (wie er im Landkriege schon lange verboten war) durch die erste Seemacht der Welt als Mittel der Kriegführung zum Gesetz erhoben und alsbald in bisher unerhörtem Maßstab auch von seinen Bundesgenossen nachgeahmt.

Weltkrieg und Staatsschiffahrt.

Versuche mit einer Verstaatlichung der Handelsschiffahrt haben vor dem Kriege nur wenige Länder, und diese nur in bescheidenem Umfang, unternommen. Die Ergebnisse waren durchweg wenig befriedigend. So richtete die russische „Freiwilligenflotte" auf staatlichen Schiffen (ein merkwürdiger Widerspruch) einen Auswandererdienst von Libau über Rotterdam nach New York ein; schon nach zweijährigem Betrieb mußte das Unternehmen, weil die Erträge allzu schlecht waren, aufgegeben werden. Mit Ausnahme eines Versuches des rumänischen Staates, der als sehr unbedeutend übergangen werden kann, kamen nur noch überseeische Länder in Betracht. Es wäre etwa Brasilien zu nennen (Lloyd Brasileiro) und die Vereinigten Staaten, die zur regelmäßigen Verbindung zwi-

Digitized by Google

schen ihrem eigentlichen Gebiet und der Panamakanalzone die Panama-Railroad Steamship Line ins Leben riefen, die auf Staatskosten betrieben wurde. Zehn Jahre hindurch erfüllte sie ihre Aufgabe, bis man sie wieder eingehen ließ, da sie einen jährlichen Betriebszuschuß von 200 000 $ nötig hatte.

Diesen sehr schlechten Erfahrungen zum Trotz gingen während des Krieges mehrere Länder zum Staatsbetrieb von Seeschiffahrtslinien oder auch von Werften über. Einige Staaten verwendeten darauf so große Summen, daß sich nun die Frage erhebt, ob und wie ein Rücktritt des Staates noch möglich wäre. Die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Betrieb waren in den Kriegsjahren fast nirgends gegeben; die staatlichen Schiffahrtsunternehmungen verdankten ihre Entstehung meist nicht sowohl dem Wunsche, Betriebsüberschüsse zugunsten der Staatskasse zu erzielen, als dem Streben nach Erreichung staatspolitischer Zwecke: Es sollte eine genügende Schiffsräumte gesichert werden, um den Transportbedürfnissen des Heeres oder gewissen mehr oder weniger verstaatlichten Wirtschaftsbedürfnissen zu dienen — koste es was es wolle. So sind die nordamerikanischen Staatswerften mit einem Milliardenkapital geschaffen worden, das vom Parlament in Friedenszeiten sicher nicht zur Verfügung gestellt worden wäre. So ist man selbst in England und einigen britischen Kolonien (Australien, Kanada) vor der Verstaatlichung wenigstens eines Teiles der Schiffahrt nicht zurückgeschreckt.

Welche Erfahrungen hat man dabei gemacht? Man wird eine Vorfrage stellen müssen, nämlich die, ob sich überhaupt aus den Rechnungen der letzten Jahre ein Urteil über die Wirtschaftlichkeit dieser staatlich oder halbstaatlich betriebenen Schiffahrtslinien gewinnen läßt. Diese Frage muß verneint werden, soweit die finanziellen Ergebnisse günstig zu sein scheinen, nicht aber im umgekehrten Falle. Samt und sonders hatten nämlich die staatlichen Schiffahrtslinien und die Staatswerften einen tatsächlichen Wettbewerb mit anderen Unternehmungen der eigenen Nation ebensowenig auszuhalten wie mit denen fremder Völker. Solange die Zwangswirtschaft fast allenthalben herrschte, die gerade die wichtigsten Wirtschaftszweige der staatlichen Regelung unterwarf, griff die Wirtschaftspolitik der Behörden so unumschränkt auch in das Seewesen ein, wurden für staatliche oder halbstaatliche Transportaufträge besinnungslos so gewaltige Summen gezahlt, daß auch der höchste Betriebsüberschuß unter diesen gänzlich anormalen Verhältnissen keinen Beweis für die Daseinsmöglichkeit einer Staatsschiffahrt bildet. Wo dagegen trotz dieser Voraussetzungen sich dennoch ein Fehlbetrag ergab, wie ihn der Lloyd Brasileiro ungeachtet der glänzenden Geschäftslage der Kriegszeit meines Wissens in jedem einzelnen Jahre fertigbrachte, ist der bündigste Beweis entweder für die wirtschaftliche Unfähigkeit der betreffenden Behörden oder für die Unhaltbarkeit der Staatsschiffahrt gegeben.

Überblicken wir nun die Entwicklung des staatlichen Kauffahrteiwesens der letzten Jahre. Diese Versuche begannen in Australien, griffen alsbald nach Kanada über, schlugen die Vereinigten Staaten in ihren Bann und vermochten sogar in England etwas Boden zu gewinnen. Wichtig sind vor allem auch die Erfahrungen Frankreichs.

1. Australien.

Die australische Regierung beobachtete 1916 mit Sorge, wie die Schiffsknappheit in aller Welt den Verkehr namentlich der Massengüter unterband und wie besonders die vom Kriegsschauplatz am weitesten entfernten Gebiete darunter zu leiden hatten. Sie besorgte, daß die Abfuhr der Getreideernte Australiens in Frage gestellt würde oder daß nur ein sehr kleiner Teil der Ernte zur Ver-

Digitized by Google

schiffung gelangen könnte, daß die australische Ausfuhr zudem die gewaltige Steigerung der Frachtsätze zu tragen haben würde. Deshalb nahm die Regierung die Getreideausfuhr in ihre Hand, und zwar in der Weise, daß sie zwei führende australische Firmen zu Regierungsagenten ernannte und ihnen die gesamte Verschiffung übertrug. Sie rühmte sich später, auf diese Weise habe genügende Schiffsräumte für die australische Getreideernte zur Verfügung gestanden, und zwar zu dem unter den Umständen außerordentlich niedrigen Frachtsatz von höchstens 120 s, durchschnittlich sogar weniger als 100 s, während für die halb so große Entfernung von Argentinien nach England damals ein Frachtsatz von 150 s berechnet wurde. In das übrige Frachtgeschäft mischte sich die Regierung jedoch zunächst nicht ein, sondern überwachte die ganze Lage nur „mit väterlichem Auge". Nur die Einsetzung des Ausschusses zur Überwachung des Küstenhandels wäre noch zu erwähnen, dem jedoch geringere Bedeutung zukommt.

Diese Schritte waren der Auftakt zu dem Ankauf von 15 britischen Dampfern von zusammen 105 710 t Ladegewicht zum Preise von 2 Mill. £ im Jahre 1916, den der Ministerpräsident W. M. Hughes in England vollzog, ohne dafür die Ermächtigung des Parlaments zu haben. Das gewaltige Emporschnellen der Frachtsätze und die empfindlich wachsende Schiffsknappheit brachten ihn zu dem Entschluß, der australischen Regierung bestimmenden Einfluß auf die Gestaltung des Frachtmarktes zu sichern. Hätte er vorher seine Absicht bekannt gegeben, so würde er entweder überhaupt keine Schiffe bekommen haben oder bedeutend höhere Preise dafür anlegen müssen. Deshalb tat er den Schritt ohne Erlaubnis des Parlaments. Im Kriege, der den Regierungen auch der Staaten mit sehr einflußreicher Volksvertretung außergewöhnliche Machtvollkommenheiten in den Schoß warf, konnte Hughes sich das ohne Gefahr herausnehmen. Mit Stolz hob er in einer Darlegung seiner Schiffahrtspolitik, die 1917 auf seine Veranlassung vom Journal of Commerce in Liverpool gegeben wurde, hervor, daß selbst der Fairplay, den er das führende Schiffahrtsblatt der Welt nannte, die von ihm bezahlten Schiffspreise als nicht ungewöhnlich hoch bezeichnete.

Hughes versuchte, den Betrieb der so geschaffenen australischen Staatskauffahrteiflotte an den beiden Endpunkten nach rein kaufmännischen Grundsätzen durchzuführen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Organisation, die er schon vor dem Ankauf der 15 Dampfer eingeleitet hatte, eine bessere Ausnutzung der Schiffsräumte ermöglichte und daher Zeit- und Kraftverschwendung verhinderte. Die Regierung ließ nur eine beschränkte Zahl von Häfen für die Beladung und Löschung auch der unter Staatsaufsicht gestellten Schiffe zu und stellte diese unter Aufsicht. Die Schiffe konnten daher mehr Reisen machen. Hunderte von Tagen und Hunderttausende von £ wurden erspart. Wirklich war Australien 1916 in der Lage, jede Tonne seiner Erzeugung, soweit sie nicht vom Binnenmarkt aufgenommen wurde, auszuführen — freilich mit der sehr wichtigen Ausnahme gerade des Getreides, von dem ein Teil liegen blieb. Immerhin stieg die Getreideausfuhr 1916 auf eine höhere Ziffer als in den früheren Jahren.

In England betrachtete man das australische Staatsschiffahrtsunternehmen mißtrauisch und kritisch. Der Fairplay, auf den sich Hughes berufen hatte, meinte bei Besprechung der ersten Jahresabrechnung (Juli 1916—Juni 1917*)), das Ergebnis sei kein sehr befriedigendes, da lediglich ein Gewinn von 7 % der Ankaufkosten erzielt worden sei. Die Reineinnahmen der Dampfer betrugen in dem Geschäftsjahr 142 554 £. Die Linie hatte ihr Konto bei der Commonwealth Bank in London Ende des Jahres um 1,8 Mill. £ überzogen. In der gleichen Nummer warnte Fairplay davor, aus den damals bekannt werdenden Ziffern über die

*) Fairplay, 11. 4. 18.

Digitized by Google

ersten anderthalb Jahre des australischen Staatsschiffahrtsbetriebes Folgerungen zu ziehen. Die Tatsache, daß bereits die ganzen Kosten der Fahrzeuge abgeschrieben werden konnten, sei kein Beweis für geschickte Geschäftsführung, da man nicht nur die hohen Frachtsätze, sondern auch die Befreiung der Staatsflotte von den Kriegsgewinnsteuern berücksichtigen müsse. Die Absicht, die Hughes bei Schaffung der Staatsflotte geleitet hatte, war jedoch weniger die Erzielung von Gewinnen gewesen als die Sicherung der australischen Volkswirtschaft vor einer Frachtstauung ihrer Ausfuhrgüter. Mochte der Kaufpreis für die 15 Schiffe 2½ Mill. £*) betragen, während man den Wert der Schiffe für den Augenblick der Friedenserklärung damals auf höchstens 1 Mill. £ veranschlagte, mochten die Betriebskosten für jeden Dampfer sich auf täglich 100 £, für alle Dampfer zusammen also auf über ½ Mill. £ jährlich belaufen, mochte die Regierung jährlich mit 2 Mill. £ Gesamtkosten rechnen — vielleicht war mit all diesen Kapital- und Geldaufwendungen die Beförderung von 300 000 t australischen Getreides nach Europa nicht zu teuer erkauft. Ein Beweis ließ sich weder für die Bejahung noch für die Verneinung der Frage geben, weil so viele unberechenbare Umstände in Betracht kamen, daß jede Sicherheit der Berechnung unmöglich war. Gewiß, hätte man sich der Schiffe von Privatreedereien bedient, so würde die Beförderung der 300 000 t Getreide bei den damaligen Frachtsätzen nur 1½ Mill. £ gekostet haben. Die Gegner der Staatsflotte warfen ihr deshalb vor, daß die Regierung ihr Unternehmen finanziell nur rechtfertigen könne, wenn noch 3 Jahre lang die hohen Frachtsätze des Jahres 1916 bestehen blieben. Der ganze Versuch laufe schließlich darauf hinaus, den australischen Landwirten Ersparnisse auf Kosten der Steuerzahler zu verschaffen.

Nun haben in der Tat die hohen Frachtsätze nicht nur 3 Jahre lang, sondern noch etwas länger angehalten, so daß die Staatsflotte (obwohl man eine so lange Kriegsdauer nicht vorausgesetzt hatte) finanziell gut hätte abschneiden können — wenn nicht auch in derselben Zeit die Betriebskosten gewaltig gestiegen wären. Indessen wäre es unrichtig, die Frage nur vom finanziellen Gesichtswinkel zu betrachten. Es standen doch wohl noch andere, höhere Interessen auf dem Spiel: das Wohl der gesamten Volkswirtschaft. Bleibt die australische Getreideernte unverschifft, so bedeutet das eine Absatzkrise mit allen üblen Folgen einer Geschäftsstockung, die sich alsbald von dem bedeutsamsten Wirtschaftszweig dieses Landes auf alle anderen überträgt. Mußte man also zu einem ungewöhnlichen Mittel greifen, um die Beförderung des australischen Weizens auf die Absatzmärkte zu gewährleisten, so hatte die Regierung nicht nur das Recht, sondern die Pflicht, auch vor gewagten Versuchen nicht zurückzuschrecken.

Einige Monate nach dem Betriebsbeginn der staatlichen Handelsflotte wurde ein australisches Schiffahrtsamt mit der Aufgabe errichtet, alle überseeischen Handelsschiffahrts- und Frachtangelegenheiten zu beaufsichtigen. Veranlassung zu dieser Einrichtung gab vor allem der empfindliche Mangel an Schiffsräumte infolge Kohlenstreiks und Beschlagnahme der Wolle seitens der Regierung**). Das Amt bestand aus 11 Mitgliedern, von denen 6 Reeder waren. Es war mit Regierungsbefugnis ausgestattet und hatte das Recht, über alle Angelegenheiten, durch welche vermutlich eine zweckmäßige Verwendung der Schiffsräumte zu erzielen war, Untersuchungen anzustellen. Eine der Hauptaufgaben des Amtes bestand darin zu entscheiden, was verladen werden sollte. Ausschlaggebend sollte sein, was England für den Krieg am nötigsten brauchte.

*) Oder 2 Mill.? Ich habe diese beiden verschiedenen Angaben gefunden. Die staatlichen Originalberichte sind mir nicht zugängig.

**) Times, 21. 2. 17.

Digitized by Google

Daß man sich an diese Entscheidung nicht immer gehalten, vielmehr in die erste Linie die australischen Interessen gestellt hat, ist selbstverständlich. So erregte es Ende 1918 in britischen Schiffahrtskreisen große Unzufriedenheit, als die Commonwealth Government Line of Steamers die Absicht kundgab, mit ihren Schiffen Ladung von Großbritannien nach Australien in offenem Wettbewerb mit den britischen Schiffahrtslinien anzunehmen. Bisher hatten die britischen Kaufleute ihre Waren mit den sogenannten Konferenz-Linien verschifft. Diese gewährten den Verschiffern einen bestimmten Nachlaß auf die vereinbarten Frachtsätze unter der Bedingung, daß ihre sämtlichen Verladungen ausschließlich mit Dampfern der betreffenden Reederei vor sich gingen. Die Commonwealth Government Line erklärte dagegen, daß sie diesen Frachtnachlaß nicht gewähren würde*). Leugnete man nun in Australien die Absicht, den britischen Schiffahrtsgesellschaften Wettbewerb zu machen, so betonte man anderseits (und betont noch heute) um so kräftiger, daß den Schiffen dieser Staatsflotte die Aufgabe obliege, die Tätigkeit der deutschen Schiffahrtsgesellschaften, die früher im australischen Überseeverkehr eine bedeutende Rolle spielten, (namentlich der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft und des Norddeutschen Lloyd) zu übernehmen und diesen Verkehr „mit größerem Weitblick für die Zukunft des australischen Handels zu entwickeln, als natürlich bei den Deutschen zu erwarten war". Das ist eine sehr bequeme Deckung gegen Angriffe auf die Betriebsergebnisse oder die Geschäftsführung der Staatsflotte, und es ist anzunehmen, daß man sich dieser Deckung auch in Zukunft nach Kräften bedienen wird.

Blicken wir auf die Betriebsergebnisse der australischen Staatskauffahrteiflotte, so ergibt sich folgendes: Mitte 1918 legte die Bundesregierung dem Parlament einen Bericht vor, wonach die Regierungsdampfer vom Oktober 1916 bis Oktober 1917 23 Reisen zurücklegten. Sie führten hauptsächlich Weizen oder Mehl nach Großbritannien oder Frankreich zum Frachtsatz von 6 £ 2 s 6 d die Tonne aus. Eine Schiffsladung für Großbritannien enthielt in der Hauptsache Kopra zu 9 £ 16 s Fracht die Tonne, Zinkkonzentrate zu 2 £ 16 s 6 d und Blei zu 10 s. Eine andere Ladung, gleichfalls für Großbritannien bestimmt, war Wolle zu 2½ d Fracht das lb. Eine Weizen- und Mehlsendung zu 4 £ 10 s Fracht die Tonne wurde nach Südafrika, zwei andere zu demselben Frachtsatz wurden nach Amerika verladen. Vom Oktober 1917 bis zum 25. April 1918 unternahmen die Schiffe (nach demselben Bericht), durchweg mit Weizen und Mehl befrachtet, 13 Reisen. Neun Ladungen davon gingen nach Großbritannien, eine zu 6 £ 2 s 6 d die Tonne, acht zu 7 £ 10 s die Tonne; die anderen vier waren für pazifische Häfen bestimmt, eine davon zu 4 £ 10 s, die übrigen drei zu 4 £ 15 s die Tonne**).

Die finanziellen Ergebnisse werden von Fairplay in folgenden Summen angegeben***):

	Roheinnahme £	Reingewinn £
1914/15	145 503	8 470
1915/16	646 209	327 924
1916/17	1 272 621	585 921
1917/18	2 292 354	1 223 350
1918/19	3 327 912	1 448 176
	7 684 599	3 576 901

*) Nachrichten für Handel und Industrie, 1919 Nr. 103.
**) Lloyd's List, 3. 7. 18.
***) Wiedergegeben nach dem „Wirtschaftsdienst", 2. 1. 20.

Digitized by Google

Daß schon das Jahr 1914/15 in diese Abrechnung eingestellt ist, obwohl der Staatsbetrieb erst 1916 begann, ist vielleicht dadurch erklärbar, daß die Betriebsrechnungen der staatlichen Verschiffungsagenten vor 1916 mit einbezogen sind. Nicht eingerechnet sind die Erträgnisse der eingezogenen feindlichen Schiffe.

In britischen Reederkreisen wird betont: Das Kapital für die Anschaffung der Dampfer sei zu einem sehr geringen Zinsfuß geliehen worden. Ebenso weisen sie für die Beurteilung der Betriebsergebnisse darauf hin, daß die Staatsflotte durch keinerlei Einkommensteuer oder Kriegsabgabe belastet worden sei. Diese Gründe (Schiffsmangel, der die Ausfuhr und damit die gesamte Volkswirtschaft Australiens empfindlich bedrohte, Leichtigkeit der Kapitalbeschaffung, Niedrigkeit des Zinsfußes, Steuerfreiheit) machen es erklärlich, daß die Commonwealth Government Line of Steamers noch weiter wuchs. Als Hughes sie 1916 ins Leben rief, umfaßte sie 15 Dampfer mit 106 000 t Ladegewicht. Mitte 1918 war sie auf 37 Dampfer von 248 593 t Ladegewicht gewachsen; darunter befanden sich 19 ehemals deutsche Schiffe. Angekauft oder selbst gebaut waren mithin 18. Jedenfalls aber hatte der Staat solchen Geschmack an dem Betrieb der Handelsflotte gefunden, daß er inzwischen den Bau von 25 Dampfern mit 235 800 t Ladegewicht in Auftrag gegeben hatte. Davon wurden 5 auf englischen, die übrigen 20 auf australischen Werften gebaut. Mit den in England auf Stapel gelegten Schiffen will die Staatslinie den überseeischen Personenverkehr aufnehmen, während sie sich bisher auf die Güterbeförderung beschränkt hatte. — Größere Werften gibt es heute in Australien 5: Cockatoo Island (Sydney), Williamstown (Melbourne), Walsh Island (Newcastle), Port Adelaide (Südaustralien) und Marlborough (Queensland). Drei davon haben bereits Schiffe vom Stapel gelassen. Da die Gesamtzahl der auf den australischen Werften in Bau befindlichen Schiffe Mitte 1920 auf 20 mit einer Größe von 5500—12 000 t Ladegewicht angegeben wurde, so bleibt zweifelhaft, ob dies die sämtlichen 20 von der Staatslinie der heimischen Werftindustrie in Auftrag gegebenen Schiffe sind oder nur ein Teil davon, ob also auch Privatreedereien noch Bauaufträge erteilt haben.

Die Baukosten stellten sich Mitte 1920 für einen 7500 t-Frachtdampfer auf etwa 34 £ für die Tonne Ladegewicht*). Sind die Verträge fest abgeschlossen und nicht etwa nach gleitenden Sätzen, so ist den Reedereien, die sie zu diesem Preise abnehmen müssen, das finanzielle Siechtum gewiß. Denn inzwischen sind infolge des Übermaßes an Schiffsneubauten in aller Welt sowie infolge der Weltwirtschaftskrisis, die den überseeischen Verkehr wie ein tödliches Gift lähmt, so viele Schiffe zur Stillegung verurteilt worden, daß von der stählernen Handelsflotte der Vereinigten Staaten mehr als 4 Mill. t aufgelegt sind und daß die englische Schiffahrt unter der schwersten Erschütterung leidet, die sie seit langem durchgemacht hat. Das Angebot übersteigt die Nachfrage so unendlich, daß ein Marktbericht, den Fairplay, 23. 1. 21, abdruckt, feststellt: „Wir können kein Geschäft abschließen, da es überhaupt keine Käufer gibt."

Auch die schon im Besitz der Staatslinie befindlichen Dampfer werden es nicht leicht haben, noch gute Geschäftsergebnisse zu erzielen. Ein Blick auf die Weizenfrachten von Australien nach England mag dies dartun. So beliefen sich in s und pence (für 20 cwt.)

	Höchster Jahresfrachtsatz		Niedrigster Jahresfrachtsatz	
1913	43,9	(39,0)	28,0	(23,9)
1914	31,9	(30,0)	17,6	(19,3)
1915	110,0	(75,0)	85,0	(56,6)

*) „Wirtschaftsdienst" Nr. 33, 13. 7. 20.

Digitized by Google

	Höchster Jahresfrachtsatz		Niedrigster Jahresfrachtsatz	
1916	120,0	(125,0)	95,0	(75,0)
1917	—	—	—	—
1918	156,0		120,0	
1919	225,0		105,5	
1920	150,0		75,0	
Januar 1921	82,6		70,0	
Februar 1921	70,0		60,0	
März 1921	61,0		58,9	
April 1921	58,9		50,0	

Die Frachtsätze sind also, nachdem sie 1913 den höchsten bis dahin verzeichneten Stand erreicht hatten, 1914 beträchtlich gesunken, 1915 aber plötzlich auf mehr als das Dreifache gegen das Vorjahr emporgeschnellt. In den beiden nächsten Jahren stiegen sie weiter, jedoch nicht sehr schnell — um 1919 einen Höchststand von 225 s gegenüber dem Höchststande von 43,9 s i. J. 1913, mithin mehr als das 5fache, zu erreichen. 1920 ging der Höchstsatz auf 150 s zurück, der niedrigste Satz belief sich aber bereits wieder auf 75 s wie 1916. Und schon die ersten Monate 1921 sahen ein rettungsloses Sinken in die Tiefe.

Ob die staatliche Handelsflotte Australiens der durch dieses Zusammenbrechen der Frachtsätze geschaffenen Lage gewachsen ist, muß die Zukunft lehren. Privatreedereien pflegen in solchen Krisenzeiten sehr viel kräftigere Anstrengungen zu machen, um sich der Krisis zu entwinden. Den Staatsbetrieben dagegen fehlt dieser Stachel; sie wirtschaften ja nicht mit eigenem Kapital, sondern mit dem der Gesamtheit. Wenn sie keine Verzinsung erzielen, sogar mit einem Betriebsverlust abschließen, so sehen sich die Direktoren und Angestellten nicht in demselben Maße bedroht wie bei einem Privatunternehmen. An Kritik im Parlament und in der Presse wird es zwar nicht fehlen; ob Australien jedoch selbst bei ausgesprochenen Fehlbeträgen seine Staatsflotte wieder aufgeben wird, ist aus einem doppelten Grunde zweifelhaft. Einmal schmeichelt es dem Stolz dieses Kolonialvolkes, eine staatliche Handelsflotte zu besitzen, die in den ersten Jahren (freilich unter ganz anormalen Verhältnissen) dem Lande unbestreitbare Dienste leistete. Zweitens aber ist man in Australien an Fehlbeträge in Staatsbetrieben gewöhnt, da die Staatseisenbahnen (Privatbahnen gibt es dort nicht mehr) recht oft mit Fehlsummen abschlossen, ohne daß der australische Steuerzahler eine billigere Betriebsführung hätte erzielen können. Dazu ist die Macht der australischen Eisenbahnverbände zu groß. Sie wissen in der inneren Politik mit beiden Parteien geschickt zu lavieren, so daß ihnen hohe Löhne bewilligt werden, auch wenn die Frachttarife beständig erhöht werden müssen und trotzdem das Gleichgewicht im Eisenbahnhaushalt nicht herzustellen ist. Das war schon vor dem Kriege im australischen Eisenbahnwesen nicht ungewöhnlich. Wenn die Staatskasse deshalb bedeutende Zuschüsse leisten mußte, — was machte das aus? Man nahm eine neue Staatsanleihe auf, die man auf dem englischen Kapitalmarkt leicht zu billigem Zinsfuß erhielt; denn England weiß ganz genau, daß es Australien nur um so fester an sich kettet, wenn es ihm billiges Geld zur Verfügung stellt. Und so wirtschaftete man denn weiter — mit dem Ergebnis, daß die australischen Staaten vor dem Kriege, abgesehen von einigen Ländern Mittel- und Südamerikas, die verschuldetsten Staaten der ganzen Welt waren*). Vielleicht wird die staatliche Handelsflotte zusammen mit den Eisenbahnen dazu beitragen, daß dies auch in Zukunft so bleibt.

*) s. meine Arbeit „Staatsschulden und Staatseinnahmen in Australien". (Finanzarchiv 1915 2. Band S. 326—333). Wie die australischen Staatsausgaben im Kriege wuchsen, dafür seien nur die Ziffern der ersten 3 Jahre (für die 6 Einzelstaaten und den Bund zusammen) genannt: 1914/15 80,6, 1915/16 109,3, 1916/17 163,8 Mill. £.

Digitized by Google

2. Kanada.

Die Lorbeeren Australiens raubten den kanadischen Staatsmännern den Schlaf. Sie wollten nun auch eine Staatsflotte haben. Im April 1916 fingen die Beratungen an, im Herbst desselben Jahres beschloß die Regierung, zwischen den kanadischen Häfen der West- und der Ostküste eine staatliche Schiffahrtslinie durch den Panamakanal einzurichten. Kurz danach kaufte die Regierung 2 große Dampfer zur Kohlenbeförderung an. Als vollends die Vereinigten Staaten eine eigene große Handelsflotte zu schaffen suchten, folgte Kanada diesem Beispiel, ohne die Aussichten vorher genau zu prüfen. Es gab heimischen Werften Dutzende von Schiffen in Bestellung. Allein Kanada hatte mit dem Zeitpunkt der ersten Fertigstellung Pech. Das erste Bauprogramm sollte möglichst bis Mitte 1919 ausgeführt sein, das Parlament bewilligte dafür mehr als 70 Mill. $. Aber das erste Schiff wurde erst am 11. 6. 18 auf Stapel gelegt und am 22. 2. 19 abgeliefert. Bis Ende 1919 waren 16 Dampfer fertig, eine weit größere Zahl im Bau. Kanada hatte also so spät begonnen, daß es nur außerordentlich teuer bauen konnte. Die Regierung gründete für die Betriebsführung ihrer Schiffe eine Gesellschaft unter dem Namen Canadian Government Merchant Marine, die wenig Aussicht auf ersprießlichen Betrieb hatte, außer wenn der blühende Geschäftsgang der Kriegsjahre anhielt. Bekanntlich tat er das nicht, der staatliche Reedereibetrieb verursachte wachsende Verluste. Von einer Rentabilität der staatlichen Schiffe kann keine Rede sein. Anfang 1922 besaß die kanadische Regierung 65 Schiffe mit 381 414 t. Der Manchester Guardian Commercial vom 2. 2. 22 sagt, daß die Partei derer, die wünschen, daß die Staatsschiffe an Privat- oder Aktienunternehmungen abgestoßen werden, letzthin an Umfang und Einfluß bedeutend gewonnen habe. Allerdings leistet die Regierung noch Widerstand, weil sie behauptet, die Verluste des staatlichen Reedereibetriebes würden durch die wertvollen Dienste aufgehoben, die der Ausdehnung und Entwicklung des kanadischen Handels durch die staatliche Flotte zuteil würden.

3. Die Vereinigten Staaten.

Die kurze Geschichte der staatlichen Kauffahrteiflotte der Vereinigten Staaten und ihre Riesenziffern sind bekannt. Im Kriege scheinbar für den Krieg gebaut, ohne Rücksicht auf die Ertragsfähigkeit mit Riesensummen wirtschaftend, ist die staatliche Handelsflotte, die den Bedürfnissen der Kriegführung und der Volkswirtschaft der Vereinigten Staaten, in zweiter Linie auch der verbündeten Länder diente, eigentlich bestimmt gewesen, diesem Lande den Rang unter den Seestaaten der Welt zurückzuerobern, den es früher einmal besessen, um die Mitte des 19. Jahrhunderts aber verloren hatte. Damals lief England der Union wieder den Rang ab, nachdem es seit den 20er Jahren durch den Schiffbau und die Kauffahrteiflotte der Nordamerikaner allmählich auf den zweiten Platz gedrängt worden war. Die Ursache des späteren englischen Sieges war nicht so sehr der nordamerikanische Bürgerkrieg, wie eine gefällige Geschichtsklitterung in Nordamerika es darzustellen liebt, als vielmehr der unentwickelte Stand der Eisen- und Stahlindustrie sowie des Maschinenbaues in den Vereinigten Staaten, so daß sie der nun machtvoll einsetzende Übergang vom Holz zum Eisen und alsbald zum Stahl, sowie anderseits die Ersetzung des Seglers durch den Dampfer hinter dem technisch entwickelteren England ins Hintertreffen geraten ließ. Da sie außerdem viel zu sehr mit dem Ausbau ihres Eisenbahnwesens, das ungezählte Milliarden (größtenteils europäische Milliarden) verschlang, und ihrer Industrie beschäftigt waren, zudem die ungeheuren Gebiete westlich des Mississippi wirtschaftlich aufzuschließen hatten, so blieb weder Zeit noch Kraft noch Kapital übrig, um gleichzeitig auch die Handelsflotte wieder zu glänzender Entwicklung zu bringen. Endlich wäre

Digitized by Google

zur Erreichung dieses Zieles ein freier Wettbewerb mit den übrigen Schiffahrtsnationen erforderlich gewesen, zu welchem die Amerikaner mit ihren übersteigerten Löhnen und ihrer hohen Preisbildung nicht imstande waren. Konnten sie sich doch selbst auf dem Binnenmarkt des fremden Wettbewerbs nur dadurch erwehren, daß sie einen hohen Schutzzollwall um ihre Landesgrenzen aufführten, der von fremden Waren nur schwer übersprungen werden konnte.

So oft man auch die Forderung des Wiederaufbaus einer eigenen Handelsflotte in der Presse erhoben hatte, so war es doch bei dem frommen Wunsch geblieben. Erst der große Krieg bot die Möglichkeit, das Ziel zu erreichen. Kapital stand infolge der ungeheuerlichen Kriegsgewinne, die den Vereinigten Staaten einen beispiellosen Goldreichtum in den Schoß warfen, überreichlich zur Verfügung. Als vollends die Regierung, um sicher zu sein, daß wirklich die Handelsflotte am Ende des Krieges die britische an Tonnenraum übertraf oder ihr doch wenigstens nahe kam, mit Summen einsprang, für die es eine obere Grenze nicht zu geben schien, da ahnte man freilich, daß die rücksichtslose Tatkraft der Amerikaner, die ein einmal gewolltes Ziel mit allen Mitteln anstrebt, es durchsetzen mochte, Werften aus dem Boden zu stampfen und Schiffe sonder Zahl zu bauen.

Ein Teil davon war unbrauchbar, vor allem die Holzschiffe, zu deren Bau man sich mangels der nötigen Betriebe für Eisen- und Stahlschiffbau hatte entschließen müssen. Die eisernen und stählernen Fahrzeuge waren besser. Die Bundesregierung hat durch das von ihr ins Leben gerufene Schiffahrtsamt diese staatlichen Handelsschiffe in Dienst gestellt und bewirtschaftet. Zunächst hatten sie mit der Befriedigung der Truppenbedürfnisse sowie mit der Truppenbeförderung nach und vom Kriegsschauplatz und mit dem Transport der Handelsgüter vollauf zu tun, für die es in den letzten Kriegsjahren fast allenthalben an Schiffen fehlte. Seit der zweiten Hälfte des Jahres 1919 jedoch wuchs die Zahl der staatlichen amerikanischen Schiffahrtslinien, mit denen der ganze Erdball wie mit einem Netz übersponnen wurde, so sehr an, daß man Bedenken haben mochte, ob sie sich (zumal bei den außerordentlich hohen nordamerikanischen Mannschaftslöhnen) bezahlt machen würden. Seit der Jahresmitte 1920 sah man sich dann genötigt, Schiffe stillzulegen. Von den stählernen Dampfern des Schiffahrtsamtes waren aufgelegt

	Anzahl	Tonnen Ladegewicht
1. Juli 1920	6	41 631
1. Januar 1921	206	1 197 955
1. Februar 1921	248	1 373 994
15. März 1921	507	3 253 926
5. April 1921	653	4 279 581

Die Betriebsergebnisse des Schiffahrtsamtes waren, seitdem die Schiffe nicht mehr für die Zwecke der Regierung verwendet wurden, zunächst ungenügend, dann schlecht. Für das letzte Halbjahr 1920 soll noch ein Gewinn von 25 Mill. $ erzielt worden sein; jedoch auf einer Kapital- und Steuergrundlage, die sie dem freien Wettbewerb ebenso entrücken wie diejenigen Australiens und Kanadas. Für die erste Jahreshälfte 1921 dagegen rechnet das Schiffahrtsamt (nach einem Anfang März 1921 dem Senat vorgelegten Bericht) mit einem Betriebsverlust von 38 Mill. $. Der Bericht teilte ferner mit, daß jedes der damals aufgelegten 467 Stahlschiffe der Regierung einen monatlichen Verlust von 1465 $ verursachte, während die 265 aufgelegten Holzschiffe dem Staate monatlich je 692 $ kosteten*). Das sind Verlustziffern, die in die Millionen gehen. Jedes

*) The Nautical Gazette, New York, 12. 3. 21.

Digitized by Google

weitere stillgelegte Fahrzeug treibt sie noch mehr in die Höhe. Auch den Nordamerikanern sträuben sich daher die Haare über die Geldverluste, die der staatliche Schiffahrtsbetrieb nach sich zieht. Selbst in den Vereinigten Staaten hat man jedoch allen Anlaß, sparsam zu sein. Die Ausgaben der Bundesregierung, die sich in den fünf Rechnungsjahren vor dem Kriege (1910—1914) auf durchschnittlich 957 Mill. $ beliefen und die 1917 erst auf 2400 gestiegen waren, sind 1918 auf 14 120, im folgenden Jahre sogar auf 19 315 Mill. hinaufgeschnellt. 1920 hat es trotz aller Anstrengungen nicht gelingen wollen, die Ausgaben unter 6558 Mill. $ zu senken. Die Staatsschuld belief sich Ende März 1921 auf rund 24 Milliarden $, so daß allein für ihre Verzinsung jährlich etwa 1 Milliarde aufgebracht werden muß.

Ersparnisse sind daher dringend geboten. Vollends seitdem die Weltwirtschaftskrisis sich mit ihrem Alpdruck auf die Vereinigten Staaten legte, wird jeder unnötige Posten in den öffentlichen Ausgaben beanstandet. Auf die Schiffahrtspolitik der Union konnte das nicht ohne Einfluß bleiben. Anfang Juni meldete der Draht, an die Spitze des Schiffahrtsamtes sei ein Chicagoer Finanzmann, Albert Lasker, berufen worden. Offenbar hängt dieser Wechsel in der Leitung mit den schweren Verlegenheiten der staatlichen Kauffahrteiflotte zusammen. Die Londoner Financial News schreibt dazu, daß die amerikanische Handelsflotte ein reiner Kriegsbehelf mit all seinen Fehlern und Nachteilen sei. Sie friste heute ihr Dasein nur auf Grund der Kriegsereignisse. Rentieren könne sie sich nicht, da die Besatzungskosten auf amerikanischen Schiffen zu teuer seien; auch sei das Personal nicht genügend ausgebildet. Wolle man aber die Staatsschiffe verkaufen, so könne das nur unter schweren Verlusten geschehen. Es müsse als zweifelhaft gelten, ob sich überhaupt Käufer für die Schiffe finden lassen, da diese keineswegs in einem internationalen Wettbewerb zu bestehen geeignet seien. Die meisten würden wohl zum alten Eisen geworfen werden müssen*).

Nehmen wir selbst an, daß hier der englische Wunsch, den amerikanischen Schiffahrtswettbewerb los zu werden, ein wenig zum Vater des Gedankens geworden ist, so kann doch kein Zweifel darüber herrschen, daß diese staatliche Kauffahrteiflotte noch weniger einträglich ist als die australische und kanadische. Erschwerend fällt ins Gewicht, daß sie Hunderte von Malen größer ist als jene. Allein die Räumte der am 5. 4. 21 aufgelegten Stahlschiffe der Regierung ist ungefähr doppelt so groß wie die gesamte amerikanische überseeische Handelsflotte vor dem Kriege. Das Milliardenkapital, das die Nation in dieses Unternehmen steckte, wird zum erheblichen Teil in den Schornstein geschrieben werden müssen. Als man die Schiffe baute und die Werften dafür aus dem Boden stampfte, spielte Geld keine Rolle. Die größte der Staatswerften auf Hog Island im Delaware sollte 21 Mill. $ kosten, verschlang aber 64. Ein halbes Jahr nach ihrer Vollendung nannte sie der Senator Vardaman öffentlich „eine Schande für die Regierung, eine Beleidigung für jeden, der Uniform trägt, ein Verbrechen an den Steuerzahlern". Jede Helling auf dieser Staatswerft hatte 1,1 Mill. $ gekostet, während sie auf den gleichzeitig hergestellten privaten Werften nur 390 000—699 000 $ erforderte. Der Beunruhigung, die durch das Bekanntwerden solcher Ziffern entstand, wurde die Spitze doch nur zum Teil durch den Bericht des mit der Untersuchung dieser Verhältnisse betrauten Ausschusses abgebrochen, der feststellte, „daß kein Betrug und keine geheimen Gewinne seitens der angestellten Beamten festgestellt worden seien." Es ist eben das alte Lied: Der Staat baut alles viel teurer als eine Privatfirma, und seine Betriebskosten sind erheblich höher.

*) Wiedergegeben nach der Deutschen Allgemeinen Zeitung, 18. 6. 21.

Digitized by Google

Bisher hat man den Sündenbock für die schlechte Ertragsfähigkeit der staatlichen Handelsflotte noch nicht gefunden, so eifrig man auch danach suchte. Es ist echt amerikanisch, wenn der damalige Vorsitzende des Schiffahrtsamtes, Payne, an den Präsidenten Wilson einen Brief schrieb, worin er für die schlechten Ergebnisse, namentlich der staatlichen Südamerika-Linie, das Alkoholverbot verantwortlich zu machen suchte, das die Reisenden von den amerikanischen Schiffen auf die Fahrzeuge der Nationen vertreibe, die den Ausschank von Alkohol an Bord nicht unter Strafe stellen.

Die schwächste Stelle in der gesamten Welthandelsflotte liegt heute jedenfalls in der staatlichen Kauffahrteiflotte der Union. In Wettbewerb mit fremden Handelsflotten kann sie nur treten, wenn auf jede Verzinsung des darin angelegten Kapitals verzichtet wird. Unter den heutigen Umständen muß es sogar als zweifelhaft erscheinen, ob auch nur die Betriebskosten herausgewirtschaftet werden können. (Schluß folgt.)

Das Echolot.

Mit drei Abbildungen.

Es sind in letzter Zeit eine Reihe von Veröffentlichungen über das Echolot erschienen, so vor allem ein Aufsatz von seinem Erfinder Alexander Behm*) und ein zweiter von Dr. E. Schreiber**), beide in Kiel. Behm hat von 1913 bis 1920, finanziell unterstützt durch Dr. Anschütz-Kaempfe in Kiel, an dem Problem gearbeitet und dann eine eigene Firma, die Behm-Echolot-Gesellschaft in Kiel gegründet. Anlagen zur Bestimmung der Meerestiefe mittels des Echos werden jetzt sowohl von der Behm-Echolot-Gesellschaft als auch von der Firma Anschütz & Co., beide in Kiel, hergestellt. Der Gedanke, die Meerestiefe mit Hilfe des Echos im Meere zu bestimmen, tauchte in der Literatur zuerst 1904 auf, als der norwegische Ingenieur Berggraf eine Methode angab, die Tiefe durch die Zeit zu messen, die der Schall zu seinem Weg vom Schiff zum Meeresboden und zurück zum Schiff braucht. Von einer praktischen Verwendbarkeit dieser Erfindung hat nichts verlautet; und in dem Referat über sie („Annalen der Hydrographie" 1905 S. 185) wird angenommen, daß dieses Verfahren bei der großen Schallgeschwindigkeit im Wasser für geringe Tiefen überhaupt nicht anwendbar sei und nur vielleicht für Tiefseelotungen eine rohe Schätzung bieten könne. Heute hat die Methode ihre Anwendbarkeit gerade für kleine Tiefen (3 bis 100 m) erwiesen; aber wir wissen noch nicht, ob sie für große Tiefen brauchbar sein wird.

Die großen Vorteile einer solchen Lotmethode liegen darin, daß keine materielle Verbindung zwischen Schiff und Meeresboden nötig ist und daher auch bei beliebig hoher Fahrt wird gelotet werden können, daß die Lotung äußerst rasch gelingt und sofort die Wassertiefe am Schiffsort selbst gibt.

Der Grundgedanke ist sehr einfach. Braucht der Schall vom Schiff S zum Meeresboden B und wieder zurück nach S bei der Schallgeschwindigkeit von v Meter t Sekunden, so ist die Tiefe $BS = h = \frac{vt}{2}$. Da nun v rund = 1440 m/sec ist***), so folgt $h = 720\,t$. Man sieht daraus, wie genau die Zeit t

*) A. Behm, Das Behm-Echolot. „Annalen der Hydrographie" 1921 S. 241.

**) Dr. E. Schreiber, Über einige Versuchsergebnisse mit dem Anschütz-Echolot. „Annalen der Hydrographie" 1922 S. 46.

***) Dies gilt für Süßwasser von etwa 4° C; mit der Temperatur und dem Salzgehalt nimmt v zu.

Digitized by Google

gemessen werden muß. Will man Tiefen h auf $^1/_4$ m genau haben, so muß t bis auf $^1/_{2880}$, also rund $^1/_{3000}$ Sekunde sicher sein, mithin wenigstens bis auf $^1/_{10000}$ Sekunde abgelesen werden.

Es erschien fraglich,

1. ob ein Echo am Meeresboden mit solcher Schärfe einsetzt,
2. ob es auch bei weichem, schlammigem Grund kräftig genug ist,
3. ob eine bordgerechte Apparatur entwickelt werden kann, die so genau die Zeit mißt und unmittelbar nach Schallabgang aufnahmefähig für das Echo ist,
4. ob nicht die sonstigen Fehlerquellen die zu fordernde Genauigkeit der Lotung aufheben, wenn auch 1 bis 3 zu bejahen sind.

Seit 1911 hat sich Behm der Klärung dieser Fragen gewidmet; und nach seiner Trennung von Dr. Anschütz-Kaempfe hat auch die Firma Anschütz & Co. eigene Untersuchungen über das Problem weitergeführt.

Zu 1 wurde die Ausbreitung und Reflexion eines Knalls unter Wasser in der Art studiert, daß Behm in einem Wassergefäß die Schallwellen eines elektrischen Funkens photographiert hat, wobei allerhand Körper in das Gefäß gebracht wurden. Er fand so z. B., daß eine 10 mm dicke Hartgummiplatte fast den ganzen Schall unreflektiert durchließ, eine 2 mm dicke Glasplatte, ein dünnes Löschblatt und die Wasseroberfläche fast allen Schall reflektierten, während ein Drahtgitter oder ein Papierblatt den Schall teils zurückwarfen, teils durchließen, und jeder Stein auf dem Gefäßboden eine deutliche Echowelle veranlaßte. Der Einsatz aller Echo war scharf.

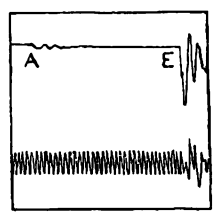


Abbildung 1.

Zu 2 hatte Behm ein Sonometer konstruiert, mit dem er die Intensität des Echos an der Schwingungsweite einer Blattfeder mit Glasfaden maß, die vor einem im Stromkreis des Echo-Mikrophons liegenden Magnet angeordnet war. Der Apparat war auf einem alten Fahrzeug eingebaut, das Dr. Anschütz-Kaempfe in Kiel für diese Versuche erworben hatte; und man fand auch auf weichem Boden im Kieler Hafen ein deutliches Echo.

Zu 3. Die äußerst genaue Zeitmessung gelang zunächst in der Art, daß mit rotierendem Spiegel auf einem Film einerseits eine Stimmgabel von 1500 Schwingungen eine Lichtspur als Zeitmaßstab aufzeichnete und auf ihm anderseits die Schallwelle des Echos und der Zeitpunkt des Schallabgangs registriert wurde. Abbildung 1 gibt einen solchen Streifen wieder. Die obere Kurve zeigt bei A schwach das Einsetzen des abgehenden Schalls, bei E das kräftige Einsetzen des Echos durch völliges Abreißen der Lichtspur. Der Entfernung AE entsprechen auf der unteren Kurve, die der Zeitstimmgabel entstammt, 32 Schwingungen. Es ist also $t = {}^{32}/_{1500}$ Sek. und die Tiefe $h = \frac{720 \cdot 32}{1500} = 15{,}2$ m. Die Einwirkung des Echos ist so stark, daß mit seinem Eintreffen auch die Zeitstimmgabel gestört schwingt. Der abgehende Schall dagegen beeinflußt die Zeitstimmgabel gar nicht; und auch die Ausschläge der oberen Kurve bei A sind in Wirklichkeit nicht durch den Schall hervorgerufen; sondern diese Erschütterung ist künstlich erzeugt im gleichen Augenblick, als im Schallgeber die Knallquecksilber-Patrone elektrisch entzündet wurde. Wir sehen hier eine wesentliche Seite der Erfindung: Der Empfänger ist zur Aufnahme des Echos sofort nach Knallabgang klar, wobei „sofort",

Digitized by Google

wenn wir mit Anfangstiefen von 3 m rechnen, weniger als $^3/_{720} = ^1/_{240}$ Sekunde bedeuten muß.

Die Forderung, daß erst das Echo die erste Beeinflussung des Empfängers (im wesentlichen eines Mikrophones) bringen darf, führt dazu, den Geber auf der andern Schiffsseite als den Empfänger anzubringen und diesen sowohl vor direkter Schallübertragung durch den Schiffskörper als auch vor Beeinflussung durch die um das Schiff herumgebeugten, aber nicht vom Meeresboden reflektierten Schallstrahlen abzuschirmen. Behm hat auch diese wesentliche Forderung der Schallabschirmung durch den Schiffskörper erkannt und patentieren lassen.

Die Echolotanlage mit photographischer Registrierung wurde recht kompliziert; immerhin konnten von der Marine mit einer solchen Anlage Versuche gemacht werden, die bis zu 11 kn Fahrt gute Ergebnisse zeigten. Zu höheren Fahrten war keine Gelegenheit gegeben. Die Entwicklung und Fixierung des Films verlangte nur 15 Sek., so daß man, wenn die Stimmgabelschwingungen sich rasch zählen ließen, in der ersten Minute nach dem Lotknall die Tiefe wissen konnte.

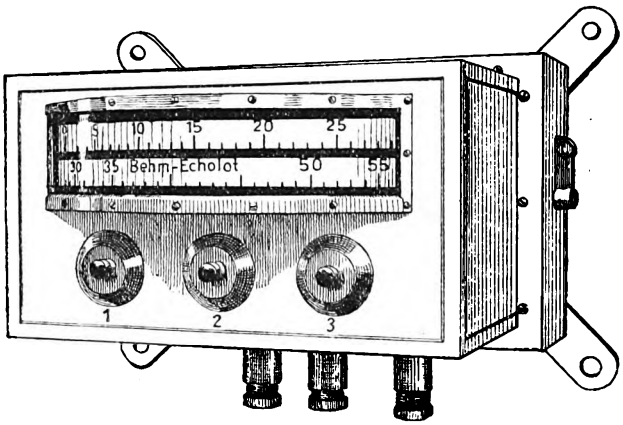


Abbildung 2.

Seitdem war Behm bemüht, die Anlage zu vereinfachen und bordgerechter zu gestalten; und der wesentliche Fortschritt darin war sein Kurzzeitmesser, der unter Fortfall der Filmregistrierung die Tiefe im Augenblick der Lotung unmittelbar an einer Skala ablesen läßt. In diesem Kurzzeitmesser befindet sich ein Schwungrädchen, das im Augenblick der Knallabgabe, die elektrisch durch Zündung einer Knallkapsel erfolgt, in eine rasche Drehbewegung um seine Achse versetzt wird. Das rückkehrende Echo hält durch Vermittlung eines Mikrophons und Relais das ausschwingende Schwungrädchen an. Sein Winkelausschlag wächst also mit der Zeit, die der Schall zum Hin- und Rückweg braucht, d. h. mit der zu messenden Tiefe. Nun befinden sich auf der Schwungradachse zwei gegeneinander etwas verdrehte Spieglein, die als Bilder eines Spaltes vor einer Glühlampe zwei weiße Lichtstriche auf den beiden in Abbildung 2 (Anzeigeapparat) sichtbaren Tiefenskalen von 0 bis 29 und von 28 bis 55 m entwerfen*). 1 m Tiefe ist auf diesen zu eichenden Skalen etwa 8 mm lang, so daß Viertelmeter gut ablesbar sind. Beim Übergang zwischen beiden Skalen erscheint ein Strich auf jeder von ihnen bei demselben Skalenwert.

Über die allgemeine Frage, welche Genauigkeit der Zeitmessung sich mit einem an Bord verwendbaren Kurzzeitmesser erreichen läßt, hat Dr. Schreiber Ergebnisse aus rund 8000 Vergleichen mitgeteilt, die bei der Firma Anschütz & Co. zwischen einem Kurzzeitmesser und einem Helmholtz-Pendel ausgeführt wurden. Danach betrug der größte Fehler bei Messung von

*) Auf einem neueren Instrument geht die Skala bis 120 m.

Digitized by Google

Zeiten im Betrag von 0,0022 bis 0,0133 Sekunden (was Tiefen von etwa 2 bis 19 m bedeutet) etwa 0,0001 Sekunde, was höchstens 16 cm in Tiefe darstellt. Die Untersuchung des Einflusses der Raumtemperatur auf den Kurzzeitmesser ergab, daß bei Temperaturfall von 15° auf — 2,6° C die vom Apparat angegebene Zeit von 0,0069 auf etwa 0,0071 Sekunden anwuchs (was etwa 37 cm Tiefe bedeutet), während bei Temperaturanstieg von 15° auf 31° keine merkliche Änderung auftrat*). Schlingern auf einer Schaukel beeinflußt den Kurzzeitmesser nicht merklich. Mit dem Handlot gemessene Tiefen im Kieler Hafen zwischen 5,8 und 20,7 m stimmten mit den von dem Echolot vom ruhenden Schiff bei Windstille und Sturm und ebenso vom fahrenden Schiff gemessenen überein bis auf Abweichungen zwischen — 0,3 und + 0,6 m; da aber der Boden dort von vielen Löchern durchfurcht ist, kann nicht gewährleistet werden, daß die Handlotung genau jener Stelle entspricht, für die die Echolotung gilt. Auch spielen hier neben den Fehlern des Kurzzeitmessers als Apparat die Fehler der Echolot-Methode als solcher mit, die unter 4. behandelt werden.

Außer dem Anzeigeapparat, einem Kasten von 34 × 21 × 30 cm, der im Kartenhaus, auf der Brücke oder sonstwo nach Wunsch angebracht wird, besteht die Behm-Echolot-Anlage aus dem Schallgeber, dem Echoempfänger und einem Hilfsempfänger. Über diese Teile besagt die Beschreibung des Erfinders folgendes: „Zum Erzeugen des zum Loten notwendigen Knallsignales dient eine Lotpatrone, die in eine Fassung eingesetzt wird und an einem Drahtseil durch ein Rohr, das von der Kommandobrücke durch das Schiffsinnere über ein Seeventil außenbords geführt ist, heruntergelassen wird und auf elektrischem Wege zur Entzündung gelangt. Statt mit einer Patrone kann der Geber auch mit einer Anzahl von Patronen geladen werden, um das Neuladen bei jeder Lotung zu vermeiden. Dort, wo das Geberrohr die Bordwand durchsetzt, ist innenbords auf derselben ein Hilfsempfänger angebracht**).

Der Echoempfänger kann entweder durch ein das Schiff durchsetzendes Rohr von Deck außenbords gebracht werden, oder aber z. B. vom Maschinenraum aus durch ein Seeventil außenbords geschoben werden und kann so lange in dieser Stellung verbleiben, als keine Gefahr besteht, den etwa 30 bis 40 cm über die Bordwand hinausragenden Empfänger, etwa beim Anlegen, zu beschädigen. Er muß selbstverständlich jedoch so lange außenbords bleiben, wie gelotet wird. Steht genügend Personal zur Verfügung, was beispielsweise in der Kriegsmarine der Fall ist, oder ist es sonst erwünscht, so kann auch die Betätigung des Gebers vom Schiffsinnern aus durch ein Seeventil, etwa im Maschinenraum, erfolgen. Geber, Echo- und Hilfsempfänger sind mit dem Anzeigeapparat durch Schwachstromkabel verbunden. Als Stromquelle zur Betätigung der ganzen Anlage dient eine Batterie von acht normalen Trockenelementen."

Wenn der Geber geladen ist, wird die Lotung vom Anzeigeapparat aus mit drei Druckknöpfen 1, 2, 3 (Abb. 2) in folgender Art ausgeführt: Man drückt Knopf 1 nieder und hält ihn während der ganzen

*) Mitteilung ähnlicher Erfahrungen verdanke ich der Behm-Echolot-Gesellschaft. Bei Temperaturfall von 11° auf — 0,3 wuchs die vom Apparat angegebene, konstant sein sollende Zeit von 0,03100 auf 0,03107 Sekunden, was etwa 5 cm Tiefe entspräche; bei Temperaturanstieg von 11° auf 33° ergab sich keine Änderung, und bei Anstieg von 33° auf 71° C ein Anwachsen der Zeitablesung von 0,03100 auf 0,03136 Sekunden, was etwa 26 cm Tiefe entspräche.

**) Bei einer neueren Konstruktion wird ein Preßluftgeber verwendet, indem die Knallkapsel durch Preßluft aus dem Schiff hinausgestoßen und draußen entzündet wird. Dabei soll der im Kartenhaus Lotende selbst das Rohr laden und abfeuern können.

Digitized by Google

Lotung niedergedrückt. In diesem Augenblick erscheint ein Lichtstrich an derjenigen Skalenstelle, die der zuletzt ausgeführten Lotung entspricht und die so nachkontrolliert werden kann, solange noch keine neue Lotung stattgefunden hat. Sie zu löschen, drückt man Knopf 2 so lange, bis der Lichtstrich den Nullpunkt der Skala anzeigt, und läßt dann Knopf 2 los. Durch einen kurzen Druck auf Knopf 3 wird nun die Knallkapsel entzündet und das Schwungrädchen in Bewegung gesetzt. Das rückkehrende Echo hält es unmittelbar darauf in einer solchen Lage fest, daß der Lichtstrich auf der Skala die Tiefe anzeigt. Bei Loslassen des Knopfes 1 verschwindet der Lichtstrich, kann aber durch erneuertes Niederdrücken immer wieder sichtbar gemacht werden.

Beim Behm-Echolot ist eine patentierte Kontrolle des Apparates möglich, wenn man den in Abbildung 2 rechts sichtbaren Hebel aus der Lotstellung L in die Kontrollstellung K umlegt. Führt man dann eine Lotung wie vorher angegeben durch, so erscheint der Lichtstrich grün statt weiß und muß, wenn alles in Ordnung ist, beim Druck des Knopfes 3 auf den grünen Kontrollstrich der Tiefenskala springen. Dies entspricht dem unveränderlichen Schallweg vom Geber zum Hilfsempfänger, der bei dieser Schaltung das Schwungrädchen anhält. Weitere Einrichtungen verhindern, daß eine falsche Betätigung der Druckknöpfe oder der durchs Schiff gehende oder um das Schiff herumgebeugte Schall eine falsche Tiefenangabe herbeiführen könnte, ebenso daß die Knallkapsel sich entzünden könnte, ehe sie an der richtigen Stelle sitzt. Andere Vorrichtungen ermöglichen es dem Bordpersonal, falls der Lichtstrich nicht genau auf 0 oder auf den grünen Kontrollstrich einspielt, oder falls die Batterie zu sehr geschwächt ist, diese Fehler zu erkennen und zu beheben. Die Bedienung ist so einfach, daß sie in einer halben Stunde erlernt werden kann.

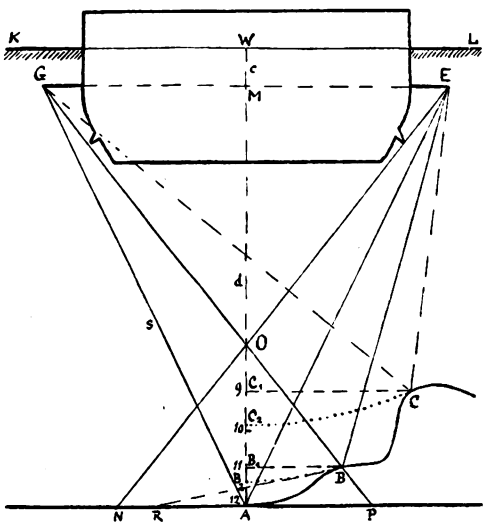


Abbildung 3.

Die Marine hat auch mit einer solchen Anlage von der Behm-Echolot-Gesellschaft einige Versuche auf einem Vermessungsschiff gemacht, wobei bisher festgestellt werden konnte, daß bis zu 100 m Tiefe und bis zu 11 kn Fahrt damit gelotet werden konnte. Bei höherer Fahrt traten Versager auf. Die Versuche werden fortgesetzt; verbesserungsbedürftig ist hauptsächlich noch die Einbauart des Gebers und Empfängers, da begreiflicherweise durch die Bordwand geschobene Rohre bei hoher Fahrt zu Schwierigkeiten führen können.

Zu 4. Die Fehlerquellen. Daß hohe Fahrt des Schiffes technische Schwierigkeiten und praktisch Versager herbeiführen kann, wurde eben angedeutet; theoretisch kann sie aber zu merklichen Fehlern nicht führen wegen der gewaltigen Größe der Schallgeschwindigkeit. Selbst eine Fahrt von 30 kn würde wegen der Verschiebung des Schiffes während des Schallwegs zum Grund und zurück die Tiefe nur um $^1/_{20\,000}$ ihres Betrages zu groß ergeben.

Ein methodischer Fehler des Echolotes liegt aber darin, daß nach seinen Angaben als Flächen gleicher Tiefe nicht die Horizontal-

Digitized by Google

ebenen erscheinen, die es doch in Wirklichkeit sind. Dies soll im folgenden näher erläutert werden. Die Notwendigkeit, wegen der Schallabschirmung Geber und Empfänger auf verschiedenen Schiffsseiten anbringen zu müssen, führt dazu, daß für die Wassertiefe h eine etwas verwickeltere Formel als $h = \frac{vt}{2}$ gilt.

Abbildung 3 stellt einen schrägen senkrechten Schnitt durch ein Schiff vor; schräg, weil Geber G und Empfänger E im allgemeinen nicht auf gleichem Spant sitzen. Beide mögen um die Strecke WM = c unter der Wasserlinie KL liegen; der Abstand, die Echolot-Basis GE, sei = 2 b. Liegt dann der Meeresboden NAP um die Strecke MA = d unter GE, so ist die Wassertiefe WA

$$h = c + d = c + \sqrt{s^2 - b^2},$$

wo 2s den Schallweg der Schallstrahlen GA + AE bedeutet, also $s = \frac{vt}{2}$ ist. (Die Veränderlichkeit von c mit Ladung und Tauchtiefe muß gegebenenfalls berücksichtigt werden.) Die Abbildung entspricht ungefähr einem praktischen Falle im Maßstab 1 : 100. Es ist GE = 10,7 m; c = 1 m. Infolge der angedeuteten Schlingerkiele, die die Schallabschirmung begrenzen, kommt Reflexion des Schalls von G nach E in der Vertikalebene nur im Winkelraum NOP in Betracht, und die kleinste lotbare Tiefe senkrecht unter der Mitte M von GE ist etwa 8 m. Zwischen den Schallzeiten t, den Schallwellen 2s und den Tiefen h gilt folgender Ausschnitt einer Tabelle:

h m	t Sekunden	2s m
8	0,01224	17,62
9	0,01337	19,25
10	0,01454	20,94
11	0,01575	22,68
12	0,01699	24,46

In unserm Fall entspricht dem Schallweg GAE = 24,46 die Schallzeit t = 0,01699; und nach ihr gibt der Anzeigeapparat des Echolots die Tiefe h = 12 m.

Ist aber der Meeresgrund nicht eben, wie NAP, sondern liegt da z. B. eine Felsstufe vom Profil ABC, so ist der Weg der Schallstrahlen GBE = 23,26 m kürzer als GAE und schon nach der ihm entsprechenden Schallzeit $t = \frac{23{,}26}{1440} = 0{,}01615$ Sekunden wird der Lichtzeiger im Anzeigeapparat die ihr entsprechende Tiefe h = 11,32 m (gleich jener von B_2 oder Weg GB_2E = GBE) angeben. Die wirkliche Tiefe der Stelle B ist aber nur 11,0 m, wie die von B_1. Das Echolot zeigt also hier eine etwas zu große Tiefe an, weil der Reflexionspunkt B nicht senkrecht unter der Mitte M der Strecke GE liegt. Der noch höher liegende Punkt C (Tiefe — 9,0 m) wird nicht angezeigt, weil der Schallstrahl GC durch das Schiff abgeschirmt wird. Wäre aber diese Schallbahn über C nach der Schiffsform möglich, so ergäbe das Echolot nach der Weglänge GCE statt 9,00 m als Tiefe 9,85 m (gleich jener von C_2), also merklich zuviel. Die Angabe von Behm in den „Annalen der Hydrographie", daß bei unebenem oder geneigtem Grund (vgl. die gestrichelte Gerade BR), das Behm-Echolot stets genau die Tiefe unter dem Kiel anzeige, trifft also nicht zu.

Digitized by Google

Vielmehr liegen alle Reflexionsstellen, für die der Apparat gleiche Tiefe anzeigt, auf einem verlängerten Rotations-Ellipsoid, auf dessen Achse G und E die Brennpunkte sind; denn für jeden Oberflächenpunkt eines solchen ist ja die Summe der zwei Brennstrahlen nach G und E konstant. Für das Echolot erscheinen also als Flächen gleicher Tiefe nicht Horizontalebenen, sondern Ellipsoide, die bei kleinen Tiefen ziemlich starke Krümmung aufweisen können (vgl. die Kurven BB_2 und CC_2 in Abbildung 3). Die wirksame Reflexionsstelle, also die eigentlich angelotete, ist jene, die bis zum kleinsten dieser konfokalen Ellipsoide vordringt, zugleich in dem nicht vor dem Schall abgeschirmten Raum liegt und groß genug ist, um hinreichend Schallenergie zurückzuwerfen. Nach Angabe des Erfinders genügt hierzu schon eine Fläche von 2 qm in 30 m Entfernung. Die wirksame Reflexionsstelle wird der Punkt A senkrecht unterm Mittelpunkt M der Basis nur dann sein, wenn im unabgeschirmten Raum in das durch A gehende Ellipsoid weder der Meeresboden, noch andere, z. B. schwimmende, ausreichend Schall zurückwerfende Körper hineinragen. Ist das aber der Fall, so wird zwar eine geringere Tiefe als jene des Punktes A angegeben, aber doch eine größere als die tatsächliche Tiefe der wirksam reflektierenden Stelle. Freilich braucht letztere gar nicht unter dem Schiff zu liegen: sie könnte z. B. bei größerer Tiefe ein hinter dem lotenden Schiff vorbeifahrendes Fahrzeug oder auch ein Wal sein, der seitlich vom Schiff in der Tiefe vorbeischwimmt, falls genügend Schallenergie von da zurückgeworfen werden sollte.

Auch etwaige Neigung der Basis GE (Schlingern) kann das Lotergebnis beeinflussen. Im allgemeinen werden die vorgenannten Fehler klein oder selten sein; und man wird vielfach durch häufige Wiederholung der Lotung sich Klarheit verschaffen können. Sie können aber auch — wie im Fall der Felsstufe C in Abbildung 3 — praktische Bedeutung gewinnen; und eine Sicherheit, daß die Tiefe des höchsten Bodenpunktes unterm Schiff genau bestimmt werde, bietet auch das Echolot nicht. Während das Lot an Leine oder Draht die Tiefe des zufälllig getroffenen Punktes ermittelt, gibt uns das Echolot statt der Tiefe des höchsten Bodenpunktes unterm Schiff die kleine Halbachse eines bestimmten Ellipsoides; und die daraus ermittelte Tiefe kann größer als die Tiefe der Reflexionsstelle sein, die selbst nicht unterm Schiff zu liegen braucht. Im häufigsten Fall allerdings, bei ebenem, horizontalem Meeresgrund und ungeneigtem Schiff, ist die Echolottiefe theoretisch richtig.

Die von Dr. Schreiber mitgeteilten 28 Lotungen lassen in der Tat ein Vorwiegen positiver Lotfehler erkennen. Es ergeben von den Lotungen:

	Anzahl	Mittelwert	Höchstwert
positive Fehler	14	+ 0,36 m	+ 0,6 m
negative Fehler	10	— 0,19 m	— 0,3 m

Daß ein fremder Knall eine Tiefenangabe veranlaßt, ist bei der ungemein kurzen Dauer, die zwischen Knallabgabe und Echo liegt, sehr unwahrscheinlich und leicht durch Wiederholung der Lotung klarzustellen; auch könnte dadurch eine zu große Tiefe nicht vorgetäuscht werden. Eine weitere mögliche

Digitized by Google

Fehlerquelle ist folgende: Die Schallgeschwindigkeit v im Wasser ist veränderlich; sie nimmt mit der Temperatur um etwa $^5/_3$ v. T. für 1° C, mit dem Salzgehalt um etwa 0,9 v. T. für 1 v. T. Salzgehalt zu. Denken wir uns also z. B. die Skala am Anzeigeapparat mit einer solchen Schallgeschwindigkeit v geeicht, daß sie im Sommer in der Nordsee, bei 17° C und 34 v. T. Salzgehalt stimmt, so würden danach im Winter in einer Flußmündung, wo bei 2° C und 4 v. T. Salzgehalt v etwa 5 v. H. kleiner ist, die wirklichen Tiefen etwa 5 v. H. kleiner sein, als man nach dem Echolot annimmt. Auf dem Schiff in Abbildung 3 würde man so z. B. 9,5 statt 9,0 m loten, und bei größeren Tiefen würde der Fehler proportional zur Tiefe wachsen. Zur Erhöhung der Sicherheit empfiehlt es sich also, die Skala des Echolots bei kleiner Schallgeschwindigkeit (kaltes, süßes Wasser) zu eichen. Tatsächlich kennt man Temperatur und Salzgehalt im allgemeinen nicht. Ist ihre Verteilung unregelmäßig, so sind die Schallstrahlen nicht mehr gerade Linien, und auch die Schallzeiten ändern sich etwas, so daß auch dadurch kleine Fehler in den Angaben des Echolots entstehen können. Im allgemeinen liegen aber im Meer die Schichten von verschiedener Schallgeschwindigkeit horizontal. Diese Schichtung beeinflußt die horizontale Reichweite von Unterwasserschallsignalen sehr stark; sie wird aber für das Echolot, dessen Schallstrahlen die Schichtgrenzen nahezu senkrecht durchdringen, voraussichtlich nicht von großem Einfluß sein. Immerhin dürfte eine Zunahme der Schallgeschwindigkeit mit der Tiefe, wodurch das Schallstrahlenbüschel auseinandergebogen wird, die Intensität des Echos und damit die erlotbare größte Tiefe etwas herabsetzen, so daß, umgekehrt wie bei der horizontalen Reichweite des Unterwasserschallsignals, die Tiefenreichweite des Echolots im Winter etwas geringer als im Sommer sein dürfte.

Über die Verwendbarkeit des Echolots als Tiefseelot fehlen uns noch praktische Erfahrungen*). Auf die Reichweiten der Echolot-Methode nach der Tiefe hin können aus der horizontalen Reichweite der Unterwasserschallsignale wegen der ganz andersartigen Schallablenkung durch die Schichtung keine Schlüsse gezogen werden. Daß das Echolot, wenn es für die Tiefseelotung verwendbar wird, einen mächtigen Fortschritt bedeuten würde, ist klar; könnte man doch so eine Tiefseelotung in wenigen Sekunden erlangen, zu der jetzt Stunden nötig sind.

Zu berücksichtigen ist, daß mit dem Druck die Schallgeschwindigkeit v zunimmt, und zwar auf 100 Atmosphären um rund 9 v. T. Dasselbe Salzwasser, das an der Oberfläche v = 1500 m zeigt, würde also in rund 6000 m Tiefe bei 600 Atmosphären Druck etwa v = 1580 aufweisen, so daß für die ganze Tiefe der Mittelwert v = 1540 gelten würde. Die mit v = 1500 errechneten Tiefen wären also um etwa 3 v. H. zu klein. In Wirklichkeit müßte man den einzusetzenden Wert v der Verteilung von Salzgehalt, Temperatur und Druck mit der Tiefe anpassen.

Noch zu klären sind die Fragen:

1. Wie werden Geber und Empfänger am zweckmäßigsten angebracht (bzw. aus- und eingebracht), so daß auch bei hoher Fahrt das Echo gut aufgenommen wird und eine ausreichende Schallabschirmung erfolgt? Die Behm-Echolot-Gesellschaft hofft hier durch den bereits erwähnten Preßluftgeber und dadurch, daß sie auf eisernen Schiffen den Empfänger innen an der Bordwand anbringt, Fortschritte zu erzielen.

*) Nach einer Zeitungsnotiz (Times, 7. 7. 22) sollen die Amerikaner ein Tiefsee-Echolot auf einer Fahrt des Zerstörers „Stewart" von Newport-News nach Gibraltar versucht haben.

Digitized by Google

2. Bis zu welchen Tiefen läßt sich ein ausreichend starkes Echo erzielen, und läßt es sich bei allen erreichen, daß der Kurzzeitmesser erst durch dieses Echo abgebremst wird?
3. Für welchen Wert v wird man die Skala des Apparates festlegen, und wie ermöglicht man bei höchster Genauigkeit etwaige Korrektionen? Bei hinreichend gleichmäßiger Temperatur und Salzmenge wird man mit der Echolotanlage selbst an einer bekannten Schallstrecke im Wasser dessen Schallgeschwindigkeit bestimmen, wie dies auch für ein in der Tagespresse („Weserzeitung" vom 2. 4. 22) erwähntes amerikanisches Echolot mitgeteilt wurde.

Sind diese Fragen, vor allem unter 1 und 2, befriedigend geklärt, so werden als wesentlichste Vorteile des Echolots vor andern Methoden hervortreten:

a) Man kann, auch bei hoher Fahrt, in so kurzer Zeit loten, daß im Augenblick des Lotens die Tiefe schon bekannt ist.
b) Der Ort, für den die Lotung gilt, liegt im allgemeinen bei deren Abschluß noch unter oder dicht bei dem Schiff, und die ermittelte Tiefe weicht von derjenigen unter dem Schiff in der Regel nur unwesentlich ab.
c) Das Loten geschieht bequem und sicher von der Navigationsstelle aus, an der sein Ergebnis sofort bekannt ist und leicht nachkontrolliert werden kann.
d) Höhere Genauigkeit, vor allem, weil die Lotungen sehr rasch wiederholt werden können.
e) Größere Genauigkeiten der Tiefenlotungen gegenüber der Röhrenmethode, weil bei dieser der Maßstab mit zunehmender Tiefe zu klein wird.
f) Äußerst geringer Kraftbedarf, vor allem im Vergleich zum Loten mit Lotmaschinen.

Dr. H. Maurer.

Rundschau in allen Marinen.

(Abgeschlossen Ende August 1922.)

Zur Lage.

Die Londoner Konferenz, welche am 7. August die Ministerpräsidenten bzw. Vertreter Englands, Frankreichs, Belgiens, Italiens und Japans — den amerikanischen Botschafter als den üblichen Zuschauer nicht gerechnet — zusammenführte, war seit Versailles die 13. ihrer Art und durch starke politische Maßnahmen der beiden Hauptkombattanten vorbereitet, um nicht zu sagen vorbelastet worden. Poincaré hatte den deutschen Antrag auf Stundung der 2. Mill. £ monatlicher Ausgleichszahlungen mit seinem Ultimatum zum 5. August beantwortet und an diesem Tage mit der Ausweisung derjenigen Elsässer begonnen, welche nach 3½jähriger französischer Herrschaft hinreichend verdächtig erschienen, diese Herrschaft nicht zu lieben. England seinerseits hatte durch Bradbury im Schadenersatzausschuß beantragen lassen, dieses Moratorium kurzerhand zu gewähren, was jedoch im Hinblick auf die bereits einberufene Londoner Konferenz abgelehnt wurde. Damit entthronte der Schadenersatzausschuß sich selber und gab dem

Digitized by Google

Obersten Rat gleichsam seine Vollmachten zurück. Über den gegenwärtigen Konfliktsfall hinausgehend warf die Zirkularnote Balfours vom 1. August den ganzen Komplex der ineinandergreifenden Kriegsverschuldungen auf und erklärte die grundsätzliche Bereitschaft Englands, seine Forderungen an Deutschland und die Alliierten zu streichen, wenn dies im Rahmen einer allgemeinen Schuldenregelung geschehen könnte. Amerika wurde nicht genannt, reagierte jedoch äußerst kühl auf den Vorschlag und nahm ihn sogar gewaltig übel als einen Versuch, die Vereinigten Staaten als Hindernis für eine allgemeine Verständigung hinzustellen. Es ließ durch seine Presse England vorrechnen, daß die an England geschuldeten Verpflichtungen der europäischen Mächte — rund 3400 Mill. £, nämlich 1450 Mill. £ von Deutschland, 650 Mill. £ von Rußland und 1300 Mill. £ von sonstigen Verbandsmächten — einen illusorischen Anspruch darstellten, der von jedem Geschäftsmann als schlechte Forderung längst abgeschrieben worden wäre, während die von England an Amerika geschuldeten 850 Mill. £ einen greifbaren und zahlbaren Sachwert darstellten. England wolle also ohne eigene Kosten, dagegen auf Kosten Amerikas den Wiederaufbau einleiten. — Man kann diese Logik etwas hart finden, da doch immerhin England nominell viermal soviel Opfer anbietet als es von Amerika fordert, aber die Amerikaner sind doch die noch besseren Geschäftsleute, und die Rechnung auf ihr gutes Herz hat sie beleidigt. Dazu kommt ihr zweites und gewichtigeres Argument: England sei der einzige und eigentliche Kriegsgewinner durch die Vernichtung der deutschen Handels- und Kriegsflotte und Konkurrenz und die Erwerbung der deutschen Kolonien. Mit solchem Gewinn in der Tasche könne man leicht von anderen Opfer fordern. — Der Kernpunkt der Situation kommt demnach darauf hinaus: Solange nicht England oder Amerika den Anfang macht, die Kette der Verpflichtungen abzurollen, d. h. solange die beiden materiellen Sieger nicht ihren Kriegsgewinn preisgeben, solange bleiben Frankreichs Ansprüche an Deutschland und damit der Deckmantel seiner Absichten auf Rhein und Ruhr, und damit der europäische Balkan unverändert. Ein solcher Initiativschritt von seiten Amerikas, wo man nicht einmal Steuern für die Kriegspensionen ausschreiben will, oder Englands, wo der Sieger aus den Khakiwahlen immer noch regiert und die öffentliche Meinung trotz aller Arbeitslosen Deutschland mit Abneigung und Europa halbstumpf gegenübersteht, ein solcher Schritt ist nicht bald zu erwarten, es sei denn, Lloyd George führte seine dritte Häutung durch und risse das Land mit.

Im Rahmen dieser größeren Zusammenhänge sinken das Scheitern der Konferenz, der Marksturz und die Berliner Verhandlungen zu Zwischenfällen herab, mit der einzigen Ausnahme, daß diese 13. Konferenz die klare Scheidelinie zeigte, an der sich die politischen Absichten der Franzosen von den wirtschaftlichen, d. h. Reparationszwecken trennen und wo England mit Entschlossenheit halt macht. Die Entente, der heute sämtliche Voraussetzungen abgehen und an deren Stelle die tiefen Gegensätze: Ruhr, Konstantinopel, Luftmacht, Tanger, getreten sind, darf den Tag des Auseinandergehens in London als ihr historisches Schlußdatum betrachten. Daß damit keine Erleichterung für Deutschland verbunden ist, sondern die Ungewißheit seiner Zukunft gesteigert wird, bedarf keines Beweises. — Im Schicksal Österreichs bereiten sich tiefgehende Änderungen vor. Die in Prag, Berlin und Verona gestellte Frage ist: Kann das Land sofort politischen oder wirtschaftlichen Anschluß erhalten oder Kredit? Andernfalls will es sein Schicksal in eigene Hände nehmen. Der Anschluß an die Tschechoslowakei würde, rein wirtschaftlich gesehen, das nächstliegende sein, denn dort sind die fehlenden Rohstoffgebiete, während diese in Italien ganz fehlen und in Deutschland unzureichend

Digitized by Google

sind für die Mitversorgung Österreichs. Politisch jedoch hat Prag die größten Bedenken, seine deutschen Wähler um die österreichischen Millionen zu vermehren, der Anschluß an Deutschland findet den allgemeinen Widerspruch und der an Italien mindestens den jugoslawischen und tschechischen.

Lord Northcliffe ist tot. Seinen Nachruf hat ihm sein Kollege Gardiner zu Lebzeiten geschrieben. Er deckt sich mit unserer Meinung. G.

Deutschland.

Seestreitkräfte. Im Laufe des Monats August beendeten die Kriegsschiffe ihre Einzelübungen, die sie zum Teil wiederum ins Ausland führten. Die 5. Halbflottille beendete die Minenräumarbeiten in der östlichen Ostsee, wobei sie den Hafen Windau besuchte, um ihre Kohlen- und Wasserbestände zu ergänzen. Bei dieser Gelegenheit wurde der deutsche Kriegerfriedhof, dessen Zustand zum Teil trostlos war, von den Mannschaften der 5. Halbflottille instand gesetzt. Nach Rückkehr der 5. Halbflottille hat die Minenräumtätigkeit der Marine ihr Ende gefunden, da alle Gebiete, deren Räumung der deutschen Marine nach dem Friedensvertrage zufällt, als minenfrei festgestellt worden sind. Der Chef der Marineleitung wendet sich in einem Erlaß an die Minensuchstreitkräfte und spricht für die geleistete Arbeit, die ohne Unfall verlaufen ist, seinen Dank und seine Anerkennung aus. Die 5. Halbflottille wird demnächst außer Dienst gestellt werden. Von den Minensuchstreitkräften bleibt bis Ende des Jahres als letzte die 11. Halbflottille im Dienst, die in der Nordsee einige Nachprüfungen vornehmen soll.

Ende August beginnen die Herbstmanöver, an denen sämtliche Seestreitkräfte teilnehmen werden. v. B.

England.

Schiffsverlust. Der geschützte Kreuzer „Raleigh", Flaggschiff des VIII. Leichten Kreuzergeschwaders (Nordamerika und Westindien), ist bei Point Amour an der Labradorküste in der Nacht vom 8. auf 9. August im Nebel gestrandet. Die Besatzung wurde bis auf 10 Mann gerettet und nach Halifax gebracht. Mit dem Verlust des Schiffes ist zu rechnen.

Seestreitkräfte. Bei der Besichtigung der Atlantischen Flotte durch den König Anfang Juli wurden Angriffe von Torpedoflugzeugen auf die Flotte ausgeführt. Es sollen in kurzer Zeit von den Flugzeugen 10 Treffer auf die Schiffe erzielt worden sein. Diese Erfolge gaben der für die Flugwaffe begeisterten Presse wieder eine willkommene Gelegenheit, die Wichtigkeit der Flugwaffe und die Minderwichtigkeit der großen Schiffe für die Landesverteidigung auszuposaunen und die Regierung wegen ihrer Politik in der bekannten Weise anzugreifen. Die Kritik der Presse nahm derartige Formen an, daß die Admiralität sich zu der Erklärung veranlaßt sah, die Übungen seien in keiner Weise kriegsmäßig gewesen, da sie am hellen Tage ohne jegliche Gegenwirkung durch Schiffe oder Flugzeuge ausgeführt wurden und da zudem den Flugzeugen der Ort der Schiffe bekannt war. Die Flugzeuge sollen 15 Minuten lang in Sicht der Schiffe gewesen sein, ehe sie zu Schuß kamen. Die Abwurfhöhe der Torpedos betrug 10 m. Von irgendwelchen kritischen Versuchen über den Wert des Flugzeuges im Kampf gegen das Schiff kann bei diesen Übungen selbstverständlich nicht die Rede sein.

Am 1. August wurden Bombenabwürfe auf das Zielschiff „Agamemnon" ausgeführt, wobei „Agamemnon" mit 10—15 kn Fahrt in Zickzack-Kursen drahtlos gesteuert wurde. Die Bomben sollen die gleichen ballistischen Eigenschaften wie kriegsmäßige Bomben gehabt haben. Beim Auftreffen zeigten sie durch

Digitized by Google

Rauchentwicklung den Ort des Treffers an. Eine erhebliche Anzahl von Treffern (85 %) wurde nur aus niedrigen Höhen (45 m) erzielt. Auch diese Versuche machen keinen Anspruch auf Kriegsmäßigkeit.

Nach Beendigung der Urlaubszeit Mitte August haben die Verbände der Atlantischen Flotte ihre Divisionsübungen begonnen. Das Schlachtkreuzergeschwader, bestehend aus den Schlachtkreuzern „Hood" und „Repulse", ist am 14. 8. zur Teilnahme an der Hundertjahrfeier nach Brasilien ausgelaufen. „Renown" hat nach Rückkehr von der Kronprinzenreise außer Dienst gestellt. Die Umbauten am Panzer und Torpedowulst werden vorläufig nicht ausgeführt. — Das I. Leichte Kreuzergeschwader hat, begleitet von der 4. Zerstörerflottille, eine Kreuzfahrt nach der Ostsee angetreten.

Luftverteidigung. Die Regierung hat auf Grund einer Untersuchung des Landesverteidigungsausschusses einen vom Luftministerium ausgearbeiteten Plan angenommen, nach dem eine Luftflotte von 500 Flugzeugen unter einem Kostenaufwand von 2 Mill. £ geschaffen werden soll. Die Zahl der Flugzeuggeschwader soll um 20 erhöht werden.

Armierung. Das Bug- und Heckgeschütz des neuen Kreuzers „Diomede" ist wie bei der amerikanischen „Omaha"-Klasse in Turmlafette aufgestellt, mit dem Unterschied, daß die „Omaha"-Klasse Doppeltürme, „Diomede" Einzeltürme hat.

Personal. Admiral de Robeck, früher Chef der Mittelmeerflotte, hat am 15. 8. den Admiral Madden als Chef der Atlantischen Flotte abgelöst.

Vereinigte Staaten.

Luftverteidigung. Nach englischen Pressemeldungen soll folgender Bauplan zur Verstärkung der Luftwaffe ausgearbeitet worden sein:

1. Bau von je 500 Flugzeugen zur Verteidigung der atlantischen und der pazifischen Küste.
2. Bau von etwa 1000 Flugzeugen zur Stationierung an strategischen Punkten des Landes.
3. Bau einer ausreichenden Anzahl von Flugzeugen und Reserveflugzeugen zur Besetzung der beiden in Flugzeugträger umzubauenden Schlachtkreuzer.
4. Ausrüstung aller Schiffe der Schlachtflotte mit Flugzeugen, Katapulten und Landungsvorrichtungen.
5. Verstärkung des Personals der Luftstreitkräfte auf 2500 Offiziere und 40 000 Mann.

Die Ausführung dieses Plans soll auf eine Reihe von Jahren verteilt werden.

(Wir geben die Nachricht unter Vorbehalt wieder, da naturgemäß die englische Presse bei ihrem Bestreben, die öffentliche Meinung zugunsten einer aktiveren Luftpolitik zu beeinflussen, ein starkes Interesse daran hat, die Luftrüstungen fremder Staaten als möglichst groß hinzustellen.)

Frankreich.

Schiffsverlust. Das Linienschiff „France" (23 500 t, 1912 vom Stapel) ging in der Nacht vom 25. auf den 26. August bei klarem Wetter verloren. Darüber teilt das Marineministerium mit: Auf dem Rückmarsch von einer Nachtschießübung stieß das Linienschiff „France" beim Einlaufen in die Bucht von Quiberon durch die Einfahrt der Teignouse auf Felsen. Da es infolge der erlittenen Havarie manövrierunfähig geworden war, mußte es ankern, um nicht durch den Strom auf die Klippen der Teignouse getrieben zu werden. Es sank jedoch auf 20 m Wassertiefe. Menschenleben gingen nicht verloren; die Besatzung wurde durch das Linienschiff „Paris" aufgenommen.

Digitized by Google

Italien.

Nach französischen Pressemeldungen hat der italienische Marineminister einen Gesetzentwurf vorgelegt, nach dem im Jahre 1922/23 statt der für 1921/22 bewilligten beiden Kreuzer folgende Fahrzeuge gebaut werden sollen:

4 Zerstörer, 6 Unterseeboote, 10 Angriffs-, 40 Verteidigungs- und 20 Schulflugzeuge.

Japan.

Schiffsverlust. Der 1902 vom Stapel gelaufene geschützte Kreuzer „Niitaka" (3420 t) ging am 26. 8. in einem Taifun an der Küste von Kamtschatka mit fast der gesamten Besatzung unter.

Schweden.

Unfälle. Bei den Sommerübungen der schwedischen Flotte sind verschiedene Unfälle eingetreten. Der Zerstörer „Wachtmeister" wurde vom Zerstörer „Vidar" mittschiffs gerammt, wobei „Vidar" erheblich beschädigt wurde. „Wachtmeister" konnte mit eigener Kraft einlaufen. Das U-Boot „Illern" tauchte, während der Kommandant mit 4 Mann auf dem Turm war, weg. Der Kommandant konnte noch von innen das Turmluk schließen. Von den 4 Mann sind 2, darunter 1 Fähnrich, ertrunken. Das U-Boot „Bäfvern" kam auf der Fahrt nach Kalmar auf Grund. Von den im Frühjahr in Dienst gestellten Torpedobooten mußte etwa die Hälfte wegen Maschinenschäden und ähnlichem wieder außer Dienst gestellt werden. L.

Neuere Bücher.

(Eine Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten, Rücksendung besprochener findet nicht statt. — * bedeutet: vorhanden in der Hauptbücherei des Reichswehrministeriums — Marineleitung.)

*Lohmann, **Die Offizierslaufbahnen in der Reichsmarine.** Kiel, Walter G. Mühlau, 1922. 23 Seiten, 12 M. Die kleine Schrift will allen denen ein Ratgeber sein, die sich mit dem Eintritt in die Marine befassen. Sie enthält alles Wissenswerte über Aufbau, Organisation und Aufgaben der Reichsmarine, schildert den Werdegang des See- und Ingenieuroffiziers und enthält die nötigen Kostenangaben. Da der Verfasser aktiver Seeoffizier ist, so dürfen seine Ausführungen Anspruch auf volle Zuverlässigkeit erheben.

*v. Kuhl, **Der Weltkrieg im Urteil unserer Feinde.** Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. 134 Seiten, geh. 80 M., geb. 110 M. Die Schrift stellt sich als eine Erweiterung des Werkes „Französisch-englische Kritik des Weltkrieges" dar, die um ihrer Bedeutung willen in rascher Aufeinanderfolge zwei starke Auflagen erlebt hat. Die inzwischen veröffentlichte Kriegsliteratur bisher feindlicher Länder hat dem Kuhlschen Werk ein wesentlich neues Gewand gegeben und seinen Inhalt erheblich bereichert. Das Buch darf mit Recht als eines der lehrreichsten über den Weltkrieg bezeichnet werden.

*Niemann, **Kaiser und Revolution.** Berlin, Aug. Scherl, 1922. 159 Seiten, geh. 65 M., in Halbleinen 100 M. Bei diesem Buch muß man es besonders bedauern, daß die Geldentwertung auch im Buchhandelsgewerbe die Preise emporgetrieben hat: es gehörte in jedes Deutschen Hand! In ausgezeichneter, ruhiger und doch packender Darstellung sind die Geschehnisse geschildert, die sich gegen und bei Kriegsende in der nächsten Umgebung Kaiser Wilhelms II. abgespielt haben. Oberstleutnant Niemann war dem Monarchen als Generalstabsoffizier zugeteilt. Seine Schilderungen sind von erschütternder Tragik. Wer sich mit den Ereignissen von Deutschlands Zusammenbruch näher befassen will, Aufklärung und gesunde Kritik sucht, wird an diesem Buche nicht vorübergehen können.

***Flugschriften des Anker.** Berlin, Universitas G. m. b. H., 1922. Von dieser sehr verdienstvollen und handlichen Sammlung liegen zwei neue Hefte vor. Das eine führt den Titel: **Frontstimmen zur Frage: Konnten wir im November 1918 weiterkämpfen?**

Digitized by Google

(37 Seiten, 15 M.) Es ist bearbeitet von Generalmajor a. D. von Held und von Major Anker und bringt die Antworten von einer stattlichen Zahl ehemaliger Frontkämpfer, und zwar — was das Wichtigste ist — von Angehörigen aller Dienstgrade und aller Waffengattungen. Wenn auch zugegeben werden muß, daß manche der wiedergegebenen Auskünfte vielleicht bescheidener und einschränkender gelautet hätten, wenn sie im Oktober 1918 eingefordert worden wären, so bleibt doch der Eindruck bestehen, daß die Heimat, und nicht die Front versagt hat, und daß ein weiteres Durchhalten, um den Frontfrieden von Versailles abzuwehren, durchaus möglich gewesen ist. Das andere Heft behandelt **Deutschlands „Verletzungen" des Völkerrechts.** Verfasser ist Dr. Heide. (98 Seiten, 25 M.) Auf Grund sehr sorgfältig gesammelten und geschickt zusammengestellten Materials wird die Unhaltbarkeit der Anklagen des Versailler Diktats und seiner Mantelnote nachgewiesen. In feindlicher und neutraler Beleuchtung werden der Gaskrieg, der Bombenkrieg, der U-Bootkrieg und der Wust der Greuelmärchen über uns behandelt. Ankers Flugschriften scheinen besonders geeignet, um als Brief ins Ausland geschickt zu werden. Sie stellen in ihrer Gesamtheit (es sind bisher 6 Hefte erschienen) ein vorzügliches Aufklärungsmaterial dar. Auch sonst ist weiteste Verbreitung zu empfehlen.

*v. Braun, **Was wird aus Europa?** Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. 27 Seiten, 10 M. Die kleine, bedeutsame Schrift hat den Präsidenten des Reichswirtschaftsrates zum Verfasser. Hieraus ergibt sich ohne weiteres ihr Wert. Ablehnung der bisher betriebenen Reparationspolitik und Wiederaufbau Rußlands durch Deutschland sind die Angelpunkte der Braunschen Ausführungen.

*Wegener, **Die Entstehung der Kontinente und Ozeane.** Braunschweig, Vieweg & Sohn, 1922. 144 Seiten, geh. 240 M., geb. 320 M. Das Werk liegt in dritter, gänzlich umgearbeiteter Auflage vor und ist somit auf den Höhepunkt wissenschaftlicher Forschung gebracht. Insonderheit hat die neu entstandene Theorie der Kontinentalverschiebungen als Folge größerer horizontaler Triftbewegungen (man nimmt z. B. an, daß Südamerika und Afrika ehedem ein zusammenhängender Kontinent gewesen sind) eingehende und sehr interessante Berücksichtigung gefunden. Trotz seines wissenschaftlichen Zuschnittes ist das Werk auch für den gebildeten Laien verständlich. 44 Abbildungen im Text helfen das Verständnis fördern.

*Georgii, **Der Segelflug und seine Kraftquellen im Luftmeer.** Berlin, Klasing & Co., 1922. 88 Seiten, 48 M. In unseren Tagen, wo infolge des Rhönwettbewerbes der Segelflug im Vordergrund flugsportlichen Interesses steht, wird man diese kleine Schrift — sie gehört zur Sammlung von Klasings flugtechnischen Büchern — mit besonderer Freude begrüßen dürfen. Sie behandelt ausschließlich die meteorologischen Probleme des Segelflugs und füllt ohne Frage eine Lücke aus, die bisher bestanden hat. Wenn die Schrift auch in erster Linie für den Segelflug bestimmt ist, so wird sie doch auch für das gesamte Flugwesen von Nutzen sein, zumal wo man sich in letzter Zeit fast ausschließlich um den Motor und weniger um atmosphärische Fragen gekümmert hatte. Es ist zu wünschen, daß sie auch in den Kreisen der Marine weiteste Verbreitung finden möge. Jeder, und der Seemann zumal, der sich mit meteorologischen Verhältnissen befassen muß, wird eine Reihe wertvoller Fingerzeige darin finden. 6 Abbildungen und 42 Figuren durchsetzen den Text.

*Schaeffer-Brode, **Völkerrecht.** Leipzig, C. L. Hirschfeld, 1922. 128 Seiten, 30 M. Das Werk gehört zu einer groß angelegten Sammlung „Grundriß des privaten und öffentlichen Rechts". Es gibt in knapper, eindringlicher Darstellung eine recht gute Übersicht, ist bis zur jüngsten Zeit fortgeführt und kann allen denen empfohlen werden, die sich rasch und zuverlässig über das weite Stoffgebiet unterrichten wollen.

*Rühl, **Die Wirtschaftspsychologie des Spaniers.** Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. Ein sehr lesenswerter Sonderabdruck aus der Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin.

*Frhr. Rüdt v. Collenberg, **Die deutsche Armee von 1871—1914.** Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. 123 Seiten, 95 M. Die Schrift gehört zu den Forschungen und Darstellungen des Reichsarchivs, stützt sich also auf sehr zuverlässige Unterlagen. Der Verfasser gibt nicht nur eine Schilderung der Entwickelung unserer Wehrmacht zu Lande während des behandelten Zeitabschnittes, sondern führt vor allem den Nachweis, daß Deutschlands Rüstungsmaßnahmen, eingeengt durch innen- und außenpolitische Rücksichtnahmen, das Maß des Erträglichen niemals überschritten haben. Im Gegenteil, man darf mit Recht behaupten, daß der Mangel an Initiative bei der Regierung einerseits und der Mangel an Verständnis bei Reichstag und Volk anderseits die schwere Schuld zu Tage gefördert haben, daß Deutschland, von Feinden umpreßt und beneidet, seine militärischen Maßnahmen in ein schiefes Verhältnis zu seiner staatlichen Kraft und politischen Lage gebracht hatte. Es ist keinesfalls der Militarist gewesen, als den freche Lüge es verschreit.

Digitized by Google

*Brinckmeyer, **Die Rathenaus.** München, Wieland-Verlag, 1922. 97 Seiten, 24 M. Die Schrift sucht in erster Linie den Großindustriellen Emil und Walther Rathenau, Vater und Sohn, gerecht zu werden. Sie ist zu Lebzeiten des Sohnes geschrieben, als er sein Amt als Außenminister angetreten hatte. Demgemäß erfährt auch die politische Tätigkeit Berücksichtigung. Wer sich im Fluge über die Bedeutung der beiden Rathenaus und über ihren Werdegang unterrichten will, dem sei die Schrift empfohlen.

*Behrmann, **Im Stromgebiet des Sepik.** Berlin, Aug. Scherl, 1922. 359 Seiten, geh. 80 M., Halbleinenband 100 M. Was wir an unseren Kolonien verloren haben, auch an diesem Buche kann man es ermessen. Der Verfasser hat als Geograph an einer Expedition teilgenommen, die im Jahre 1912 vom Reichskolonialamt entsandt wurde, um die noch völlig unbekannten westlichen Gebiete von Deutsch-Guinea zu erforschen. Die Ausbeute auf allen in Frage kommenden Gebieten der Wissenschaft ist erstaunlich groß gewesen. Das Behrmannsche Werk gibt uns ein vorzügliches Spiegelbild von dem Erreichten. Über hundert Lichtbildaufnahmen durchsetzen den Text. Das Buch wird in Marine- und Kolonialkreisen viele Freunde finden.

*v. Selchow, **Der Ruf des Tages.** Marburg, Elwert Verlag, 1922. 106 Seiten, 25 M. Die Gedichtsammlung schließt sich als zweite Folge dem Bande „Von Trotz und Treue" an. Auch hier sind mancher Spruch und mancher Vers enthalten, die vielen Menschen in den Tagen deutscher Erniedrigung und deutscher Schmach als ein beredter Ausdruck kraftvollen Hoffens und Glaubens wohl tun werden.

Ferner sind neu erschienen:

*Rathenau, W. Cannes und Genua. Vier Reden zum Reparationsproblem. Berlin 1922. S. Fischer. 38,50 M.

*Jane, F. T. All the World's Aircraft 1922. Edited by C. G. Grey. London 1922. Sampson Low, Marston & Co. 2 £ 2 sh. (4483 M.)

Eisenlohr, R. Der motorlose Flug. (Gleit- und Segelflugzeuge.) Berlin 1922. R. C. Schmidt & Co. 44 M.

Quantz, L. Kreiselpumpen. Berlin 1922. J. Springer. 48 M.

Pohl & Sartorius. Modernes Völkerrecht. München 1922. C. H. Beck. 110 M.

*Vanderlip, F. A. Was aus Europa werden soll. Deutsch von R. v. Scholtz. München 1922. Drei Masken Verlag. 165 M.

Ebel, M. Das Reichsmietengesetz und die preußische Ausführungsverordnung. Berlin 1922. C. Heymann. 71,60 M.

Hofmann, H. Fürst Bismarck. 1890—1898. Stuttgart 1922. J. G. Cotta. 198 M.

Crome, F. L. Das Abendland als weltgeschichtliche Einheit. München 1922. C. H. Beck. 168 M.

Lenz, F. Staat und Marxismus. Grundlegung und Kritik der marxistischen Gesellschaftslehre. Stuttgart 1922. J. G. Cotta. 28,60 M.

Sylvester, J. Aristokratie und Sozialismus. Freiburg i. Br. 1922. J. Boltze. 36 M.

Nigmann, E. Schwarze Schwänke. Fröhliche Geschichten aus unserem schönen alten Deutsch-Ostafrika. Berlin 1922. Safari-Verlag. 110 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen siehe Heft 6 S. 316.)

Allgemeine Seekriegsgeschichte.

Nordsøslaget (T. f. S., VI. 22). — Narrative of the „President Lincoln" (Pr. N. I., VII. 22). — Undervandsbaatsvaabnet under verdenskrigen, fortsat (T. f. S., VII. 22). — La conduite de la guerre (R. M., VIII. 22).

Marine- und militärische Fragen, Politik.

Utviklingen av vårt sjøforsvar (N. T. f. S., Heft 4, 22). — Fleet reductions and comparative strength (E., 18. VIII. 22). — French naval reorganisation (N. M. R., 12. VII. 22). — Japan's latest building programme (N. M. R., 12. VII. 22). — De nuvarende tyska marinen (T. i. S., 7. Heft, 22). — Modern war a war of machines (A. N. J., 8. VII. 22). — **Der Kampf um die Länge der aktiven Dienstzeit in Frankreich** (M. W., 15. VII. 22). — Le projet de loi des cadres (M. d. F., 12. VIII. 22). — **Nie wieder Krieg. — Weg mit der Reichswehr?** (M. W., 12. VIII. 22). — La conferencia di Washington e la nostra marina da guerra (Ri. M., VI. 22). — Imperial Unity (J. U. S. I., VIII. 22). — **Wie werden die**

Digitized by Google

Niederlande ihre Kolonien schützen? (Art. M., VII. 22). — A propos d'un ministère de la défense nationale (M. d. F., 1. VII. 22). — Av marinens förrådssakkunniga avgivet underdånigt yttrande över betänkande och förslag angående organisation av den centrala försvarsförvaltningen (T. i. S., 7. Heft, 22). — Morale as it affects the leadership of a deck or engineer division (Pr. N. I., VII. 22). — Ex scientia tridens (Pr. N. I., VII. 22). — Behovet av tekniskt utbildade officerare vid flottan (T. i. S., 7. Heft, 22).

Haushalt und Verwaltung.

Army appropriation bill (A. N. J., 1. VII. 22). — Naval appropriation bill (A. N. J., 1. VII. 22). — Il bilancio della marina per l'esercizio finanziario 1922/23 (Ri. M., VI. 22. Suppl.). — Le premier budget de paix de la marine française (R. M., VIII. 22).

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

The Canadian-Pacific liner „Empress of Australia" (E., 23. VI. 22). — Norwegisches Einschraubenmotorschiff „Balzac" (Mo. u. Mo., 16. VII. 22). — Motorschiff „Aegir" (Mo. u. Mo., 30. VII. 22), — Motorpassagierschiff „Touristen" (Mo. u. Mo., 16. VII. 22). — Les cargo-boats à propulsion électrique „Guaruja" et „Ipanema" (B. t. B.V., VII. 22). — „Dinteldyk" a 19 300 t displacement motorship (Ms., VI. 22). — Die „Californian", das erste große „All-America"-Frachtschiff mit Dieselmaschinen (Mo. u. Mo., 13. VIII. 22). — Aus der Geschichte der Herstellung der Panzerplatten in Deutschland (St. u. E., 10. VIII. 22). — The tendency of warship design as affected by the war (E., 7. VII. 22). — The vindication of the capital ship (E., 21. VII. 22). — An american high-speed cruiser and its prototype (E., 21. VII. 22). — Der Umbau von M-Booten der deutschen Marine in Motorfrachtschiffe (W. u. R., 7. VII. 22). — Der Schallschutz auf Schiffen (W. u. R., 7. VIII. 22). — Vereinfachte genaue Stabilitätsberechnung (W. u. R., 7. VII. 22). — The testing of materials for shipbuilding (E., 14. VII. 22). — Quelques points nouveaux dans les essais des matériaux utilisés dans les constructions navales (B. t. B.V., VII. 22). — Die Schnelligkeit der Schiffe und der Motor (Mo. u. Mo., 30. VII. 22). — 1600-PS.-Viertakt-Dieselmotor der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (S., 9. VIII. 22). — New 1600 B. H. P. four-cycle Diesel engine (Ms., London, VII. 22).

Werft- und Hafenbaubetrieb, Docks, Kanäle.

Die deutsche Werft (Schiffahrt-Zeitung, 5. VIII. 22). — Navy yards as industrial establishments (Pr. N. I., VII. 22). — Polnische Hafenbaupläne (H., 12. VIII. 22). — The self-docking of a large floating dock (E., 28. VII. 22). — The deterioration of materials used in harbour construction (Eg., 16. VI. 22). — Verfahren zur Prüfung der Dauerhaftigkeit und Rostschutzwirkung von Farbanstrichen (Mitt. aus dem Materialprüfungsamt, 3.—4. Heft, 1921).

Handels- und Binnenschiffahrt, Handels- und Verkehrswesen.

The new rules of Lloyd's Register of shipping (E., 28. VII. 22). — Der Schiffsbestand, die Stapelläufe und Schiffsverluste der Welt (H., 29. VII. 22). — Die deutsche Seeschiffahrt 1922 (H., 1. VII. 22). — Die Gesundung der deutschen Seeschiffahrt (D. S., 1. VIII. 22). — Problems for United Staates shipowners (Eg., 9. VI. 22). — Der Viermeerekanal Europas und seine Bedeutung für Mitteldeutschland (Der Weltmarkt, 23. VI. 22.) — Rußlands Wasserstraßen (H., 5. VIII. 22). — Der Schiffsverkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal 1921 (W. u. St., 29. VII. 22). — Die Kanäle vom Rhein nach den Seehäfen (W. u. R., 22. VII. 22). — Die Notwendigkeit der Wasserstraßenverbindung Süddeutschlands mit den deutschen Seehäfen (D. S., 1. VII. 22). — Industrie- und Handelshafen von Wilhelmshaven-Rüstringen (Die Bauwelt, 13. VII. 22). — Zur Kohlenlage Deutschlands (Gl., 29. VII. 22). — Die deutsche Kohlenwirtschaft im Jahre 1921 (W. u. St., Nr. 12. 22). — Ölfernleitungen (Z.V. d. Ing., 29. VII. 22).

Artillerie, Waffenlehre, Bomben, Pulver, Munition, Gas.

Über die Grundlagen des Flakschießens (T. u. W., Heft 5. u. 6, 22). — Evolution of anti-aircraft artillery (A. O., III./IV. 22). — Anti-aircraft artillery (J. U. S. A., IV. 22). — Zur Frage „Taktische Organisation und Verwendung der Flugabwehr: Scheinwerfer" (T. u. W., Heft 5 u. 6, 22). — Long range small arms firing (A. O., III./IV. 22). — A range prediction board (J. U. S. A., IV. 22). — Military characteristics and ordnance design (Pr. N. I., VII. 22). — Le matériel d'artillerie et son emploi (R. d'art., 15. IV. u. 15. V. 22). — Relativität und Schießen (T. u. W., 7./8. Heft, 22). — Flugbahnhyperbel und Flugbahnparabel, deren Verwandtschaft und praktische Verwertung (Schweiz. Vierteljahrsschrift f. Kriegswissenschaft, 2. Heft, 22). — Organisation sans matériel spécial de séances de tir en chambre (R. d'art., 15. V. 22). — Indoor target practice (J. U. S. A., IV. 22).

Digitized by Google

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Determinazione della curva di evoluzione dei sommergibili (Ri. M., VI. 22). — Recherches relatives à l'établissement d'appareils d'écoute sous-marins (Le Génie civil, 29. IV., 6. u. 13. V. 22).

Luftfahrwesen.

Safety in the air (Ae., 28. VI. 22). — Battleships and aircraft (E., 4. VIII. 22). — La difesa contro gli aerei (Ri. d. art., I./II. 22). — **Das deutsche Luftschiff** (S., 28. VI., 26. VII. u. 2. VIII. 22). — The tenth Wilbur Wright lecture (Ae., 21. VI. 22). — **Fortschritte im R-Flugzeugbau** (L., 15. VI. 22). — **Das Schiffsflugzeug der Luft-Fahrzeug-Gesellschaft, Werft Stralsund** (Ill. Fl. W., 5. VII. 22). — The Siddeley air-cooled radial engines (Ae., 19. VII. 22). — **Der 1000-PS.-Napier-Cub-Flugmotor** (L., 15. VI. 22).

Küstenverteidigung, Landungen, Flottenstützpunkte, Seetransporte.

The organisation of a harbour defense for war (J. U. S. A., V. 22). — Alcune considerazioni sulla fortificazione costiera (Ri. M., VI. 22). — La defensa de nuestra frontera del norte. Submarinos y subterráneos (Memorial de artilleria, V. 22).

Elektrizität, Telegraphie, Telephonie und andere Nachrichtenmittel.

The unification of communication engineering (Sc. A., VIII. 22). — Submarine Telegraph Cables (Sc. A., VIII. 22). — **Kabelverbindungen zwischen Deutschland und Schweden** (F., VII. 22). — **Die telegraphischen Verbindungen Deutschlands mit Übersee** (El. Z., 29. VI. 22). — **Die Entwicklung des Weltfunkverkehrs** (W. u. St., Nr. 12, 22). — **Die drahtlose Telegraphie und Telephonie im Wirtschaftsleben der Völker** (Wirtsch. Nachrichtendienst, Festnummer zum 3. Intern. Tel.-Wettstreit Berlin). — **Der deutsche Vielfach-Funkverkehr und seine Eingliederung in den Drahtverkehr** (F., VIII. 22). — **Erfahrungen der deutschen Kriegsmarine auf dem Gebiete der Richtungstelegraphie für Zwecke der Ortsbestimmung** (F., VIII. 22). — **Der Untergang unserer Funkstellen in den ehemaligen deutschen Schutzgebieten** (F., VII. 22). — **Die Zukunft der drahtlosen Telephonie auf See** (El. Z., Heft 19). — La signalisation par les rayons invisibles (Le Génie civil, 20. V. 22).

Rechtsfragen.

Fra sjørettene (N. T. f. S., Heft 4, 22). — L'inviolabilité des navires-hôpitaux (R. M., VII. 22). — Le droit d'angarie (R. M., VII., VIII. 22). — La neutralisation de la Baltique au XVIII^e siècle (R. M., VIII. 22).

Nautische Fragen.

Die automatische Steuerung von Schiffen (A. H., Heft 8, 22). — Self-steering vessels. Recent German developments in automatic gyro practice (Sc. A., VIII. 22). — **Die Entstehung des Nebels** (A. H., Heft 7, 22). — **Seeschiffahrt. Ein neuer Wegweiser für die Seeschiffahrt bei Nebel** (D. S., 1. VII. 22). — **Neuere englische Bezeichnung für Windkarten** (A. H., Heft 7, 22). — Some uses and misuses of the mooring board (Pr. N. I., VII. 22). — **Zur Kompensation der halbkreisigen Deviation** (A. H., Heft 7, 22). — **Die stereographische Projektion als Azimutmeßkarte** (A. H., Heft 8, 22). — **Über die Verwendbarkeit des Interferometers zur Bestimmung des Salzgehaltes von Meerwasser** (A. H., Heft 7, 22).

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Safety at sea (E., 11. VIII. 22). — Fire at sea (Sc. A., VIII. 22).

Sport.

Die Meisterschaften des Reichsheeres und der Reichsmarine 1922 (Mi., 15. VII. 22). — **Zu lange Regattakurse** (Sc., 20. VII. 22). — **Das Einheitsboot** (Se., 20. VII. 22). — **Kleine Motorkreuzer** (Mo. u. Mo., 2. VII. 22). — **Kleines Einheitskielboot für die Adria** (Se., 27. VII. 22). — **Hochsee-Motorjachten** (Mo. u. Mo., 30. VII. 22). — **Hilfsmotoren in Segeljachten** (Mo. u. Mo., 2. VII. 22). — **Neuer Hilfsmotor für Segeljachten und Fischereifahrzeuge** (Motor und Auto, 10. V. 22).

Geschichtliches, Geographisches.

La neutralisation de la Baltique au XVIII^e siècle (R. M., VII. 22). — Old naval customs and expressions (J. U. S. I., VIII. 22). — The stability of sailing warships (E., 28. VII., 4., 11., 18. VIII. 22).

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW 68, Kochstr. 68—71.

Digitized by Google

Die flandrische Küste in den Machtkämpfen des 17. Jahrhunderts.

Von Dr. Friedrich Graefe*).

Hierzu die Karte auf S. 378.

Unter den Küsten des nördlichen Europa gibt es — neben denen der baltischen Provinzen — wohl keine, die Jahrhunderte hindurch ein so viel begehrtes, heißumstrittenes Kampfobjekt dargestellt haben, wie die Gestade zwischen der Mündung der Schelde und Calais. Hingelagert an die Wetterecke der westeuropäischen Großmächte**), von denen England hier am nächsten an das Festland herantritt, wurde die flandrische Küste seit dem Mittelalter***) hineingezogen in die fast unaufhörlichen politischen, militärischen und wirtschaftlichen Kämpfe, die das Hinterland zu einem der größten Schlachtfelder des Erdteils gemacht haben. Eine Betrachtung der wechselvollen Geschicke, die dieser über 100 km lange Küstenstrich im 17. Jahrhundert erfahren hat, bietet gerade für uns Deutsche besonderes Interesse wegen der Stellung, die damals England genommen hat zu der für es so bedeutungsvollen Frage, wem die Küsten des heutigen Belgiens gehören sollten. Es ist für den deutschen Historiker schmerzlich, wenn er daran denkt, wie leichtfertig die meisten seiner Landsleute zu Anfang des Weltkrieges jene Äußerung englischer Zeitungen: Belgiens Schicksal könne England nicht gleichgültig sein, als erheuchelten Vorwand für das Eingreifen Großbritanniens bezeichnet haben. Auch der deutsche Generalstab ist, da er doch wohl zu einseitig kontinental orientiert war, mit der Geschichte der flandrischen Küste nicht so vertraut gewesen, wie es die politisch-militärische Lage erfordert hätte. Die nachstehenden Ausführungen können sich jedoch nicht beschränken auf den Zeitraum von 1601—1700, sondern müssen zurückgreifen auf die letzten Jahrzehnte des 16. Jahrhunderts und schließen mit dem Utrechter Frieden von 1713; diese Zeitspanne umschließt zugleich die wichtigste Epoche in der Geschichte der Seefestung Dünkirchen.

Niederländischer Freiheitskrieg. 1. Periode 1568—1609.

Als im niederländischen Freiheitskrieg Alexander Farnese von Parma, dessen militärischen und staatsmännischen Talenten Spanien die Behauptung der südlichen katholischen Provinzen zu danken hat†), im Januar 1583 die Unterwerfung Flanderns in Angriff nahm, wandte er sein Augenmerk vor allem auf die Gewinnung der Seehäfen, um sie als Stützpunkte für den Seekrieg zu benutzen. In Dünkirchen, das am 16. Juli seinen Waffen erlag, richtete er bereits am 1. September eine Marinebehörde (Admiralität) ein, mit der Absicht, die nördlichen Provinzen, die sich am 26. Juli 1581 förmlich von Spanien losgesagt hatten,

*) Die nachstehenden Ausführungen geben in gedrängtester Kürze den Inhalt meines in der Historischen Gesellschaft zu Berlin gehaltenen Vortrags wieder. Die militärische Blockade und die damit verbundenen Fragen des Seekriegsrechts werde ich auf Grund ungedruckter Akten des Reichsarchivs im Haag an anderer Stelle ausführlich behandeln.

**) K. Hampe, Belgiens Vergangenheit und Gegenwart. 2. Aufl. (Berlin 1916.) S. 2.

***) Vor allem in den Zeiten Philipps II. von Frankreich und Eduards III. von England. (Vernichtung französischer Flotten durch die Engländer bei Damme 1213 und Sluis, dem Hafen von Brügge, 1340.)

†) 1598—1633 waren die südlichen Niederlande unter der Regierung der Erzherzöge Albrecht und Clara Isabel Eugenia, der Tochter Philipps IV., eine spanische Sekundogenitur.

Digitized by Google

in erster Linie Holland und Seeland, auf ihrem eigensten Element zu bekämpfen; damit begannen endlich die Vorschläge, die von Farneses Vorgängern wiederholt der Regierung in Madrid unterbreitet worden waren, ihrer Verwirklichung entgegenzugehen. Bereits Albas Vorgänger hatte unter dem niederschmetternden Eindruck der Siege des Geusenadmirals Louis de Boisot*), der die glänzende Reihe der niederländischen Seehelden würdig eröffnet, an König Philipp II. geschrieben, das einzige Mittel zur Bezwingung der Rebellen sei die Herrschaft zur See, und daher eine starke Flotte zur Blockade der feindlichen Küsten verlangt. Diesem Ziele suchte Alexander Farnese dadurch näherzukommen, daß er, und zwar mit großem Erfolg, die seit alters seetüchtigen Flamen von Dünkirchen zur Ausrüstung von Kapern ermunterte und zugleich den Grund zu einem Königlichen Geschwader legte**). Mit diesen Streitkräften konnte der Wirtschaftskrieg, den die Nordprovinzen seit der Erhebung von Vlissingen (5. April 1572) durch die Scheldesperre eröffnet hatten, nun endlich gegen sie selbst begonnen werden. Wenn auch der Hafen von Dünkirchen damals an sich nicht sonderlich groß war, so wog seine strategisch günstige Lage diesen Nachteil in gewisser Weise auf, denn der gesamte durch den Kanal nach Westen gehende Handel des Feindes mußte Dünkirchen passieren. 1587 war die Zahl der Korsaren bereits derart gestiegen, daß die Generalstaaten, d. h. die Regierung der Nordprovinzen, am 28. August anordneten, ihren Besatzungen kein Quartier zu geben, sondern nach dem von den Wassergeusen eingeführten barbarischen Brauch „die Füße zu spülen", d. h. sie kurzerhand über Bord zu werfen***). Zuweilen wurden sie wohl an Land gebracht, dann aber, einerlei ob Offiziere oder Mannschaften, massenweise gehängt. Da der Feind rasch Gleiches mit Gleichem vergalt, zogen es beide Parteien meistens vor, die Lunte in die Pulverkammer zu werfen, anstatt die Flagge zu streichen. Ihre Handelsflotten suchten die Generalstaaten in dreifacher Weise zu schützen: 1. durch Armierung der Kauffahrer und deren Zusammenfassung in freiwilligen Verbänden, sogenannten Admiralschaften, 2. durch die Bildung von Geleitzügen (Konvois) unter Bedeckung von Kriegsschiffen; 3. durch Blockade der feindlichen Kreuzer in ihren Stützpunkten, das wirksamste Mittel des Handelsschutzes schon damals. Die Zahl der mit der Blockade beauftragten Kriegsschiffe betrug zunächst 12, stieg aber bis auf 40. Aber vollständig ließ sie sich, zumal im Winter, nicht durchführen, immer wieder gelang es den flinken feindlichen Schiffen, die zudem stets über gereinigte Böden verfügten, in dunkler Nacht oder bei stürmischem Wetter auszubrechen und mit ihren Prisen hinter den gefährlichen Sandbänken Schutz zu finden, ehe die Blockadeschiffe sie einholen konnten. Auch die Versuche der Niederländer, durch Versenkung steinbeschwerter Fahrzeuge die Mündung des Dünkirchener Hafens zu verblocken, blieben erfolglos. So begann seit 1583 jener Kampf auf Leben und Tod, der 51 Jahre lang — bis zum Oktober 1646 — die Hauptaufgabe der niederländischen Marine geblieben ist. Zum Seekrieg großen Stils und der geforderten Blockade der feindlichen Küste hat Philipp II. die flandrischen Häfen nicht benutzt. Sie wurden aber für ihn die Basis für den lange geplanten Angriff auf England, der schließlich im Sommer 1588 erfolgte. In Dünkirchen, Nieuport und Sluis sammelten sich die Fahrzeuge, auf denen Farneses Invasionsarmee unter dem Schutze der „Felicissima Armada" nach England hinübergehen sollte. Aber das Auslaufen der Transportschiffe wurde vereitelt von den Blockadegeschwadern der Generalstaaten, die dabei auch von britischen Schiffen unterstützt wurden. Denn mit dem Schicksal der Republik war das Englands aufs engste verknüpft. „Die

*) Vgl. über ihn die Schrift von J. B. De van der Schueren (Leiden 1894).
**) Vgl. H. Malo, Les corsaires Dunkerquois et Jean Bart I 183 f. (Paris 1913).
***) Erst 1630 hörte das auf; den Brauch übten übrigens auch die Hansen.

Digitized by Google

englische Nation — schreibt L. v. Ranke*) — hatte einen Begriff davon, wieviel ihr daran liege, keine feindliche Macht in den Besitz der gegenüberliegenden Küste kommen zu lassen." William Cecil Lord Burghley, Englands erster moderner Staatsmann, an geschichtlicher Bedeutung Richelieu und Bismarck ebenbürtig, hat seine Herrin bereits 1584 darauf hingewiesen: Lasse man es geschehen, daß Philipp II. sich die Niederlande vollständig unterwerfe, so könne kein Mensch in der Welt absehen, wo seine Macht ihr Ziel finden werde. Er riet Elisabeth, die die spanische Gefahr unterschätzte, es nicht so weit kommen zu lassen — denn diese Landschaften seien die Contre-Escarpe von England**) —, sondern zum offenen Krieg zu schreiten***) und den Spaniern in den Niederlanden Widerstand zu leisten. So entschloß sich die Königin im August 1585 zur Unterstützung ihrer natürlichen Bundesgenossen jenseits der Nordsee. Die Katastrophe der Armada befreite England von dem von der flandrischen Küste her drohenden Einfall; in flandrischen Gewässern, auf der Höhe von Gravelingen, kam es am 8. August zur Entscheidungsschlacht. In den nächsten Jahren war Elisabeth bemüht, das letzte Bollwerk†), das ihr Verbündeter noch an der flandrischen Küste besaß, verteidigen zu helfen, Ostende, wo sich ein englisches Hilfskorps befand. Der Platz konnte sich zunächst halten dank der verkehrten Politik des spanischen Königs, der seine niederländischen Truppen seit 1589 gegen Frankreich verwendete.

Französisch-spanischer Krieg 1595—1598. Bündnis Frankreichs mit England und der Niederländischen Republik 1596.

Im französisch-spanischen Kriege gewann Spanien einen wertvollen Stützpunkt am Kanal durch die Eroberung von Calais (April 1596), von wo aus es mit Dünkirchen zusammen den Ausgang des Kanals beherrschte und Englands Südostecke aufs schwerste bedrohte. Auf das Hilfegesuch Heinrichs IV. erklärte sich Elisabeth, die im stillen auf die Rückgewinnung dieses ehemaligen englischen Bollwerks (1347—1558) hoffte, zur Unterstützung bereit, aber unter der Bedingung, daß der französische König nach Rückgewinnung der Stadt eine englische Besatzung in sie aufnehme, so lange, bis er die Gelder, die er England seit Jahren schulde, zurückgezahlt habe. Diese Zumutung lehnte Heinrich entrüstet ab; lieber wolle er durch einen Frieden gezwungen werden, Calais an den Feind zurückzugeben, als daß er es seinen englischen Verbündeten ausliefere, in deren Händen es ein steter Anlaß zum Kriege sein würde. Doch schon 2 Jahre später gab Spanien, als es am 2. Mai 1598 mit Heinrich IV. den Sonderfrieden von Vervins schloß, Calais an Frankreich zurück; in dessen Besitz ist es seitdem verblieben, aber seine große geschichtliche Rolle war nun endgültig ausgespielt.

Zwischen Spanien und der Niederländischen Republik aber nahm das Ringen um die Küste seinen Fortgang. Zunächst wurde Sluis zu einem weiteren Stützpunkt für den Kreuzerkrieg gegen den holländischen Handel, seitdem im September

*) Denkwürdigkeiten Hardenbergs I 200. Engl. Geschichte I. 291.

**) Diese Glacistheorie begegnet hier zum ersten Male. Vgl. Shakespeare, Richard II., 2. Aufzug, 2. Szene.

„Dies Bollwerk, das Natur für sich erbaut....
Dies Eiland, in die Silbersee gefaßt,
Die ihr den Dienst von einer Mauer leistet,
Von einem Graben, der das Haus verteidigt
Vor weniger beglückter Länder Neid."

***) Der verdeckte Kampf währte bereits seit 1564. Eine ausdrückliche Kriegserklärung ist m. W. nie erfolgt.

†) Blankenberghe war 1587 spanisch geworden.

Digitized by Google

1599 der Genueſe Federigo Spinola mit 6 Galeeren hier eingelaufen war*). Dann begannen die Erzherzöge den Angriff auf Oſtende, die Stadt wurde ſeit dem Jahre 1600 in weitem Umkreis mit Schanzen umſchloſſen. Dieſe Zirkumvallationslinie zu beſeitigen, die Beſatzung zu befreien und gemeinſam mit ihr gegen das gefährliche Dünkirchen vorzugehen, war der Zweck des großen Feldzuges, den Prinz Moritz von Oranien, der Generalkapitän der Republik, im Sommer 1600 unternahm. Trotz aller militäriſchen Bedenken, die er den Generalſtaaten bezüglich der Gefährlichkeit des Unternehmens vortrug, mußte er im Juni den Marſch nach Flandern antreten. Da ihm aber, wie er gefürchtet hatte, die Spanier den Rückzug abſchnitten, führte er ſein Heer — 12 000 Mann Infanterie und 3000 Reiter — an die Küſte zwiſchen Oſtende und Nieuport, um es auf der ſeeländiſchen Flotte einzuſchiffen, die draußen kreuzte. Das gelang jedoch erſt, nachdem er, zwiſchen See und Feind eingekeilt, in der Schlacht von Nieuport (2. Juli) die ſpaniſche Armee vernichtet hatte.

Im Jahre darauf eröffneten die Spanier die Belagerung von Oſtende, „dieſes ſcharfen Dornes im Fleiſche Flanderns", die nicht weniger berühmt geworden iſt als die anderer Seefeſtungen, wie Gibraltars und Port Arthurs. Vergebens verſuchte die Republik, durch anderweitige Unternehmungen den Feind von ihrem letzten Stützpunkt in Flandern abzuziehen, auf deſſen Behauptung ſie für eine mögliche gemeinſchaftliche Aktion mit England oder Frankreich großen Wert legte. Über 3 Jahre hat ſich der gewaltige Kampf hingezogen, da die Feſtung auf dem Seeweg ſtets mit neuen Truppen, Kriegsmaterial und Lebensmitteln verſorgt werden konnte**). Selbſt als die ſpaniſchen Schanzen den Zugang zum Hafen zu ſperren drohten, grub die Garniſon ein neues Fahrwaſſer, um die Verbindung des Platzes mit der See aufrechtzuerhalten. Oſtendes Schickſal entſchied ſich aber erſt, nachdem im Sommer 1603 Ambrogio Spinola, der Bruder des erwähnten Federigo, den Oberbefehl über das Belagerungsheer übernommen, England aber das Intereſſe an der Behauptung der Feſtung verloren hatte — eine Folge des Thronwechſels, da Eliſabeths Nachfolger, Jakob I., als ſtarrer Abſolutiſt in den Niederländern nur Empörer gegen ihren rechtmäßigen Herrſcher ſah. Trotz der dringenden Vorſtellungen der von Raleigh geführten Kriegspartei ſchloß er am 19. Auguſt 1604 Frieden mit Spanien; damit war der Dreibund von 1596 aufgelöſt. So fiel denn am 16. September 1604 Oſtende als rauchender Trümmerhaufen in die Hände der Belagerer. Einen Entſatz des Platzes von der Landſeite her zu verſuchen, hatte ſich Prinz Moritz, gewarnt durch die Erfahrungen von 1600, ſtandhaft geweigert, zumal da Spanien neben dem Belagerungsheer ein ſtarkes Feldheer zur freien Verwendung beſaß. Als Erſatz aber für das dem Fall nahe Oſtende eroberte er 1604 nach längerer Belagerung Sluis***) (19. Mai bis 19. Auguſt), obwohl Spinola den Galeerenſtützpunkt zu retten ſuchte. So glückte in Seeflandern, was 1600 an der Meeresküſte bezüglich Dünkirchens mißlungen war; es verdient Beachtung, daß beide Seeplätze, Oſtende ſowohl wie Sluis, von der Landſeite her genommen wurden. Die Eroberung dieſes Platzes durfte inſofern als Gewinn gebucht werden, als nun auch das Südufer der Schelde den

*) Die Niederländer bekämpften die Galeeren z. T. durch Schiffe gleichen Typs, unter denen die „Schwarze Galeere" von Dortrecht beſonderen Ruhm erlangt hat; vgl. die hinreißende Erzählung gleichen Titels von Wilhelm Raabe.

**) Vgl. die Verſorgung Gibraltars durch Rodney (Januar 1780), Darby (April 1781) und Howe (Oktober 1782).

***) Das Galeerengeſchwader, 11 Schiffe, wurde erbeutet, doch hatte der Feind die meiſten verſenkt. Federigo Spinola war am 26. Mai 1603 im einem unglücklichen Gefecht vor Walcheren gefallen.

Digitized by Google

Spaniern entrissen war, so daß die Schiffahrt auf der Westerschelde vollkommen gesperrt werden konnte.

Nach 21jährigem Kampfe (1583—1604) war somit die gesamte Meeresküste Flanderns (außer Calais) von Spanien zurückgewonnen worden, und Spinola versuchte sofort 1605 diesen Gewinn für den Landkrieg nutzbar zu machen. Die Verstärkung für sein Heer sollte nicht mehr auf dem zeitraubenden Landwege, sondern auf dem kürzeren Seewege von der Pyrenäenhalbinsel auf den flandrischen Kriegsschauplatz übergeführt werden. Der Versuch mißlang jedoch, da die Seeherrschaft der Niederländer nicht gebrochen war; sie vernichteten am 2. und 3. Juni 1605 in der Straße von Calais die ansegelnden Transportschiffe zum größten Teil und verfolgten die übrigen, ohne die englische Neutralität zu achten, bis in den Hafen von Dover. Der Waffenstillstand von 1607 bzw. der Vertrag von Antwerpen (9. April 1609) beendete auf 12 Jahre die Feindseligkeiten und brachte der Republik die Anerkennung ihrer Unabhängigkeit.

Niederländischer Freiheitskrieg. 2. Periode 1621—1648.

Im Frühjahr 1621 begann der zweite Abschnitt des niederländischen Freiheitskrieges, nachdem die Versuche, den Waffenstillstand zu erneuern, gescheitert waren an den für die Republik unannehmbaren Bedingungen Spaniens, das u. a. die Öffnung der Schelde für die Schiffahrt von Antwerpen forderte. Die Generalstaaten verhängten von neuem die Handelsblockade über die gesamte flandrische Küste, zu der die Kriegsblockade, d. h. die Einschließung der feindlichen Kreuzer in Gravelingen, Dünkirchen, Nieuport und Ostende, trat. Die Stärke der niederländischen Blockadeflotte wie das System der Blockade haben bis zum Ende des Seekrieges (Oktober 1646) wiederholt gewechselt*). Mittelpunkt der spanischen Seerüstungen war bis 1624 Ostende, das nach der Eroberung sofort neu aufgebaut worden war. Hier lag seit September 1621 ein Geschwader von 12 Kriegsschiffen gleichen Typs von je 120 Last. Im Sommer 1624 wurde aber Dünkirchen der erste Platz an der ganzen Küste, weil man eine Meile westlich als Stützpunkt für die Schiffe den ausgezeichneten Hafen von Mardyck angelegt hatte. Durch vorliegende Sandbänke gegen die Springfluten geschützt, bot er auch bei Ebbe genügende Tiefe, so daß die Kriegsschiffe jederzeit ein- und auslaufen konnten. Von den beiden Forts, die zur Deckung des Hafeneingangs errichtet wurden, hat das in die See vorgeschobene, der sogenannte hölzerne Rock (het houten wambuis), eine gewisse Berühmtheit erlangt. Es beschützte die westliche Einfahrt, das so-

*) 1621 ff.: 32 Schiffe von mindestens 70—80 Last mit 80 Mann Besatzung und 16 Geschützen. Die entsprechende Zahl leichter Fahrzeuge zum Vorposten- und Aufklärungsdienst wurde diesen „kapitalen Schiffen" erst in den nächsten Jahren beigegeben. Von Mai 1628 bis Dezember 1636: 35 große Schiffe, 5 Jachten und 5 Fregatten, von denen 19 Schiffe, 2 Jachten und 5 Fregatten die eigentliche Blockadeflotte darstellten, während die übrigen in 4 Geschwadern von der Seinebucht bis Kap Skagen kreuzten. Von 1637 bis Ende des Krieges: 22 Schiffe, 5 Jachten, 5 Fregatten. Während von 1621—1632 und 1637—1646 die Blockadeflotte in einzelnen Geschwadern vor den feindlichen Häfen lag, kreuzten vom Frühjahr 1632 bis Dezember 1636 die 19 Schiffe, 2 Jachten und 5 Fregatten in einzelnen Geschwadern sämtlich außer Sicht der Küste zwischen Calais und Wielingen. Dieses System hatte doppelten Vorteil: erstens waren die Schiffe dauernd unter Segel und konnten den Feind, dessen Auslaufen keine Schwierigkeiten in den Weg gelegt wurden, weil man sich mit ihm schlagen wollte — vgl. Nelsons Grundsätze bei der Beobachtung von Toulon 1803/05 und Cadiz 1805 —, besser einholen, als wenn sie erst hätten unter Segel gehen müssen. Zweitens wußte der Feind beim Auslaufen weniger genau, wo er die Schiffe der Niederländer treffen würde. Wenn diese neue Anordnung die Schiffe materiell stärker beanspruchte, so machte sie dafür deren Mannschaften um so geübter und tüchtiger.

Digitized by Google

genannte Scheur. Gleichzeitig wurden 12 Kriegsschiffe als Kern für eine neue Königliche Flotte auf Stapel gesetzt, die die Namen der 12 Apostel erhielten, weil sie die Seemacht der ketzerischen Niederländer vernichten und dadurch zur Ausbreitung des wahren Glaubens beitragen sollten. Die Schaffung dieser Königlichen Flotte, neben der die Ausrüstung von Kapern nach wie vor gefördert wurde, ist der Statthalterin Clara Isabel und vor allem dem General Ambrosio Spinola zu danken, die damit das von Farnese begonnene Werk fortsetzten.

Die Rechtmäßigkeit der über die flandrische Küste verhängten Blockade wurde von Jakob I. bestritten, der gern den englischen Handel mit Flandern hergestellt hätte, aber von seinem Nachfolger Karl I. (1625/35) anfänglich ausdrücklich anerkannt. In dem Schutz- und Trutzbündnis von Southampton, das am 18. September 1625 beide Mächte zum Kriege gegen Spanien vereinigte, wurde ausdrücklich bestimmt, daß die flandrischen Häfen andauernd (constantly) von einer niederländischen Flotte blockiert werden sollten*). Auch über einen gemeinschaftlichen Angriff auf Dünkirchen wurde im Frühjahr und November des Jahres in London und im Haag verhandelt; für diesen Zweck verlangte England, daß als Stützpunkt für die englische Armee, die Dünkirchen belagern sollte, Sluis an Karl I. ausgeliefert werden sollte. Die Besprechungen blieben erfolglos. Den schwächlich geführten englischen Krieg gegen Spanien beendete der Friedensschluß vom November 1630, aber das Schicksal der spanischen Niederlande blieb dauernd ein Gegenstand von Karls auswärtiger Politik. Er plante sogar die Erwerbung eines Stützpunktes an der flandrischen Küste und verlangte als Preis für die militärische Unterstützung zu Lande und zu Wasser, die er 1632 Philipp IV. gegen die Niederländische Republik anbot, die Abtretung von Dünkirchen, wurde jedoch mit dieser Forderung von dem eigentlichen Leiter der spanischen Politik, dem Grafen Olivares, abgewiesen. Einer Konstituierung der südlichen Niederlande als selbständiger Staat, die mit französischer Hilfe durch einen Aufstand der einheimischen Bevölkerung ermöglicht werden sollte, stand er freundlich gegenüber; aber sie dürfe keineswegs mit einer Verkleinerung zugunsten Frankreichs verbunden sein, da es im Besitze von Calais und Dünkirchen fähig sein würde, der englischen Regierung das Messer an die Kehle zu setzen**). Er habe — ließ Karl in Paris mitteilen — „better reason to maintain the Spaniards than to let the French in." Da der erwartete Aufstand der Bevölkerung ausblieb, verzog sich die Gefahr, daß Frankreich seine Kanalküste auf Spaniens Kosten vergrößere. Sie kehrte wieder im Sommer 1634, als der englische König durch den spanischen Gesandten aus abgefangenen Depeschen erfuhr, die Niederländische Republik suche Richelieus Zustimmung für einen gemeinsamen Land- und Seeangriff auf Dünkirchen zu gewinnen. „Die Eroberung von Dünkirchen, so hieß es darin, wird die französische Grenze an den einzigen Punkt vorschieben, wo England und Spanien sich die Hände reichen können. Wenn dieser Hafen ihnen verschlossen sein wird, wird Frankreich nichts mehr von ihrem Bündnis zu fürchten haben." Karls Argwohn gegenüber den französischen Eroberungsabsichten zu zerstreuen, war diese Mitteilung nicht geeignet. Er setzte daher einen Geheimvertrag auf, der u. a. folgende Bestimmungen enthielt: Falls Dünkirchen von Spaniens Gegnern belagert würde, sollte eine englische Flotte der Stadt zu Hilfe kommen; jeder Versuch der Niederländer, die Blockade

*) S. R. Gardiner, History of England 1603—1642, V 323 f, 335. VI 35.

**) S. R. Gardiner a. a. O. VII 169, 175, 213 f., 347. Schon Lord Burghley (s. o.) war um keinen Preis gewillt gewesen, hier den Franzosen eine Suprematie einzuräumen. „Wenn diese Küstenstriche — erklärte er — in die Hände der Franzosen fallen, so geraten wir nicht nur mit unserem niederländischen Verkehr in Abhängigkeit von ihnen, sondern es würde auch unsere Oberherrschaft über den Kanal zu unserer großen Gefahr und Unehre beschnitten werden."

Digitized by Google

der flandrischen Häfen aufrechtzuerhalten, sollte durch eine englisch-spanische Flotte vereitelt, spanische Schiffe, die Geld und Truppen auf den flandrischen Kriegsschauplatz überführen würden, von englischen Kriegsschiffen nach Dünkirchen geleitet und gegen jeden Angriff gedeckt werden. Aber Olivares weigerte sich, diesen Entwurf zu ratifizieren, da er zum englischen König kein Vertrauen zu fassen vermochte.

Französisch-spanischer Krieg 1635—1659.

Während dieses englisch-spanische Bündnis Projekt blieb, wurde das französisch-niederländische Wirklichkeit. Am 8. Februar 1635 schloß Frankreich, dessen auswärtige Politik seit dem Juni 1624 Kardinal Richelieu leitete, mit den Generalstaaten einen Vertrag*) zur Befreiung der spanischen Niederlande. Sie sollten, falls sie sich innerhalb dreier Monate nach dem Einmarsch der verbündeten Heere empörten, ein unabhängiger Staat werden und unter dem Schutze Ludwigs XIII. und der protestantischen Republik Religion und Freiheiten behalten. Zum Entgelt für diese Vorteile sollte der neue Staat einige seiner Grenzbezirke, zu deren Verteidigung er außerstande sei, an seine Beschützer abtreten, und zwar an den französischen König außer Diedenhofen und Namur die flandrische Küste zwischen Gravelingen und Blankenberghe. Falls das Land sich aber weigere, die spanische Herrschaft abzuschütteln, solle es derart geteilt werden, daß u. a. der größte Teil von Flandern, vor allem der genannte Küstenstrich, französisch würde.

Das Bekanntwerden dieses Vertrages, dem am 19. Mai die amtliche französische Kriegserklärung an Spanien folgte, erfüllte Karl I. mit schwerster Besorgnis und veranlaßte ihn, in mehr als wohlwollender Neutralität Spanien zu unterstützen. Wiederholt sind in den nächsten Jahren spanische Truppentransporte unter starkem englischen Geleit nach Dünkirchen gelangt; die englischen Häfen am Kanal wurden den spanischen Schiffen zur Verfügung gestellt. Die Monarchie Philipps IV. war um so mehr auf diese englische Unterstützung angewiesen, als sie ihre Verstärkungen für den flandrischen Kriegsschauplatz nur auf dem Seewege von Cadiz und Coruña nach Dünkirchen bringen konnte, seitdem die über das Rheintal führende Verbindung zwischen Mailand und Brüssel durch die Siege Bernhards von Weimar, des französischen Verbündeten (1638/39), unterbrochen war; nicht weniger häufig ist spanisches Geld auf englischen Schiffen nach Dünkirchen bzw. Brüssel gelangt**).

Es dauerte jedoch geraume Zeit, bis Frankreich imstande war, mit dem Angriff auf die Küstenplätze, die ihm das Abkommen von 1635 zugesprochen hatte, zu beginnen. Dazu bedurfte es der niederländischen Flotte, deren Beistand ihm durch die Verträge vom 29. Februar und 1. März 1644 von neuem zugesagt wurde. Sie leistete zuerst im Sommer 1644 unter der Führung von Admiral Maerten Tromp gute Dienste vor Gravelingen, auf dessen Besitz der neue Leiter der französischen Politik, Kardinal Mazarin, den größten Wert legte***). Ihrer Aufgabe, jede Verbindung zwischen Gravelingen und Dünkirchen zu unterbrechen, kam die holländische Flotte erfolgreich nach. Der Admiral lotete persönlich das Fahrwasser aus, um festzustellen, wie nahe seine Schiffe unter Land kommen

*) A. Waddington, La République des Provinces-Unies, la France et les Pays-Bas espagnols de 1630 à 1650. 2 Bde. Paris 1895/97.

**) Gardiner a. a. O. VII 366 f., 373 f., 383 f., VIII 161 f., 381 f. Über die Transporte selbst und ihre Bekämpfung wird ein Sonderaufsatz in dieser Zeitschrift handeln.

***) Richelieus Nachfolger gab dessen Lieblingsplan, Belgien zu einem Pufferstaat zu machen, auf und erstrebte volle Einverleibung des Landes bis zur Schelde, entweder durch Waffengewalt oder durch Verheiratung Ludwigs XIV. mit einer spanischen Infantin, die es als Mitgift erhalten sollte.

Digitized by Google

könnten; an der Eroberung des Forts Philipp, das die Verbindung Gravelingens mit der See sicherte, nahmen holländische Matrosen rühmlichen Anteil. Als der Fall des Platzes nur noch eine Frage der Zeit war, wandte sich Spanien um Hilfe nach England, das trotz des Bürgerkrieges die Angelegenheiten des Festlandes keineswegs völlig aus den Augen verloren hatte. Mit welchem Mißtrauen das Parlament die Ereignisse an der flandrischen Küste verfolgte und wie Spanien dies auszunutzen suchte, lehrt ein interessanter Brief der niederländischen Gesandten, die damals um eine Vermittelung zwischen König Karl und der Nation bemüht waren*).

„Wir bemerken hier" — schrieben die 3 Herren am 1. Juli 1644 aus London**) —, „daß die Belagerung von Gravelingen durch die französische Armee beträchtlichen Argwohn erregt und daß die Fortschritte Frankreichs an dieser Stelle nicht gern gesehen werden. Schon früher haben wir berichtet, daß der spanische Gesandte Don Alonso de Cardenas beim Ausschuß der beiden Königreiche***) Audienz gehabt hatte; das geschah, um diesen Argwohn zu verstärken und der englischen Regierung vorzustellen, ob die Krone von England zulassen dürfe, daß Frankreich sich über solche Seehäfen von Flandern wie Gravelingen und Dünkirchen ausbreite. Er betonte besonders, daß die englische und spanische Nation aus freien Stücken und von Natur aus allzeit Freunde gewesen seien; und wenn es zwischen ihnen auch einige Mißverständnisse oder Krieg gegeben habe, so sei das nur durch einen Zwischenfall verschuldet gewesen; wenn derartige Zwischenfälle und Unstimmigkeiten beigelegt wären, so wären sie Englands beste Freunde. Die Franzosen aber seien die natürlichen Feinde der englischen Nation, und wenn zwischen ihnen einmal Freundschaft herrschte, so wäre das eigentlich nur ein Zufall. Deshalb müsse man wohl beachten, ob es nicht besser wäre, daß die flandrischen Häfen in den Händen eines Freundes blieben, wovon England nur alles Gute zu erwarten habe, als sie in die Hände Frankreichs kommen zu lassen. Denn dann könne Frankreich, das dort und im Kanal noch keine Häfen besitze, die große Flotten aufnehmen könnten, von Dünkirchen aus sofort an der englischen Küste sein. Wir finden — bemerken die Gesandten dazu —, daß diese Vorstellungen schon einige Wirkung gehabt haben bei manchen, die glauben, daß, wenn diese Krone in guten Beziehungen stünde zu ihrem König, die Franzosen nicht an der flandrischen Küste zugelassen werden dürften."

Gleichzeitig wurde in London eine Broschüre verbreitet, die den Entsatz Gravelingens durch die Flotte des Parlaments verlangte. Trotz der vielleicht zu befürchtenden Einmischung Englands erteilten die Generalstaaten dem Admiral Tromp ausdrücklichen Befehl, jeden Entsatzversuch mit aller Macht zurückzuweisen. Die spanischen Bitten um fremde Hilfe waren indes vergeblich; am 29. Juli ergab sich Gravelingen an den Herzog von Orléans. Der Feldzug von 1645 brachte an der See den Verbündeten nur den Gewinn von Mardyck, jenes wichtigen Außenwerkes von Dünkirchen, es ging indes im Dezember wieder verloren. Einen Höhepunkt militärischer Leistungen sah dann das Jahr 1646: zu der Belagerung von Dünkirchen vereinigten sich die Sieger von Rocroi†) und Downs††), Louis von Bourbon, Herzog von Enghien (der spätere Prinz von Condé) und Admiral Tromp. Sie begann nach der Rückeroberung von Mardyck trotz der vorgerückten Jahreszeit noch im September und wurde ungeachtet der überaus ungünstigen Witterung mit zäher Ausdauer betrieben. Wiederum suchte Spanien in seiner

*) Mazarins England-Politik arbeitete dagegen auf die Fortdauer der inneren Wirren, weil ein schwaches England für Frankreichs Absichten auf dem Festland kein Hindernis war.

**) Der Briefwechsel der Gesandten, m. W. ungedruckt, befindet sich im Reichsarchiv im Haag (Archiv der Generalstaaten, Lias England Nr. 6910).

***) Diese Körperschaft hatte die Oberleitung des gesamten Kriegswesens.

†) 38 km nordwestlich Sedan, wo Enghien am 19. Mai 1643 die spanische Armee vernichtend schlug.

††) Die Reede an der Küste von Kent, wo Tromp am 21. Oktober 1639 die sog. 2. Armada vernichtete.

Digitized by Google

Bedrängnis Hilfe beim englischen Parlament*). Sein Gesandter Alonso de Cardenas bot Ende September eine große Geldsumme in bar, und fast gleichzeitig erklärte sich der Statthalter der spanischen Niederlande bereit, Dünkirchen, Nieuport und Ostende dem Parlament auszuliefern, wenn es diese drei Plätze vor der Wegnahme durch die Franzosen retten würde. Da Cardenas ohne Befehl von Madrid sich nicht getraute, jenes Angebot zu vertreten, so bat er zunächst das Parlament, es möchten 4000 Mann englische Soldaten mit angemessener Seemacht sofort zur Unterstützung von Dünkirchen entsandt werden. Gegenleistungen konnte er zwar nicht bieten, aber er hat wohl — meint der englische Historiker Gardiner — geglaubt, die naturgemäße Abneigung der Engländer, jene Seeplätze in Frankreichs Hand zu sehen, würde genügen, von ihnen eine zusagende Antwort zu erhalten. Doch die Schwierigkeiten der inneren Lage verboten Englands Eingreifen, und so kapitulierte Dünkirchen nach tapferem Widerstand am 11. Oktober. Seite an Seite ritten Tromp und Condé in die Stadt ein. Sie war aber nicht wie Port Arthur zu einer Falle für das dort stationierte Königliche Geschwader geworden, da die Schiffe zum größten Teil seit einigen Jahren an die spanische Küste, z. T. zur Verwendung gegen die französische Flotte im Mittelmeer, abberufen worden waren.

Die Eroberung der Stadt war die letzte gemeinsame Waffentat der Verbündeten**). Am 30. Januar 1648 schloß die Niederländische Republik, die Frankreichs Erfolge in Flandern nicht ohne Beunruhigung sah und französische Handelskonkurrenz von Dünkirchen aus befürchtete, trotz aller gegenteiligen Abmachungen ihren Sonderfrieden mit Spanien; es trat wichtige Teile von Seeflandern, die Friedrich Heinrich von Oranien ihm entrissen hatte, ab und willigte endgültig in die Sperrung der Schelde und die Unterbindung jedes Seeverkehrs von der flandrischen Küste aus***); damit war der Ruin Antwerpens besiegelt. Anderseit gewann aber Spanien nun freie Hand gegen Frankreich und setzte trotz Mazarins Friedensbemühungen den Kampf fort, da sein Gegner durch den Bürgerkrieg der Fronde (1648—1653) erheblich geschwächt wurde und vielfach militärische Rückschläge erlitt†). Schon plante deshalb Mazarin im Oktober 1650 ein neues Bündnis mit den Generalstaaten, die nicht weniger als 50 Kriegsschiffe stellen sollten, als der Tod Wilhelms II. von Oranien und die Abschaffung der Statthalterschaft in 5 Provinzen seine Pläne zum Scheitern brachte. Spanien gewann im Sommer 1651 die in Flandern verlorenen Plätze, u. a. Veurne (Furnes) und Bergues nahe Dünkirchen, zurück und begann dieses selbst einzuschließen. Da der Gouverneur Graf d'Estrades es nicht über Januar 1652 behaupten zu können glaubte, begann er Verhandlungen††) mit dem Staatsrat von England und Oliver Cromwell selbst über die Abtretung der Festung an England. Diese verzögerten sich derart, daß im November die französische Regierung Dünkirchen der niederländischen Republik anbot — ohne Erfolg indes, da der spanische Gesandte im Haag ausdrücklich protestierte und die Provinz Holland einen unnötigen Krieg vermeiden wollte. Mazarin jedoch setzte die Verhand-

*) Vgl. S. R. Gardiner, The great civil war II. 556 f. (London 1889.)

**) Ihre flandrischen Feldzüge 1644/46 hatte Friedrich d. Gr. im Auge, als er in seinen „Betrachtungen über Feldzugspläne" (1775) für die Invasion Frankreichs von Flandern aus die Mitwirkung einer englischen Flotte verlangte.

***) Die Sperrung wurde bis 1795 aufrechterhalten.

†) So scheiterte am 16. Juni 1648 ein französischer Versuch, Ostende von der Seeseite her zu überrumpeln.

††) Vgl. darüber S. R. Gardiner, History of the Commonwealth and Protectorate Bd. II. (London 1897) und seinen Aufsatz: Cromwell and Mazarin in 1652 in der Engl. Hist. Review XI. 479ff.

Digitized by Google

lungen mit England fort, denn er suchte einen leistungsfähigen Verbündeten gegen Spanien und war geneigt, wenn auch schweren Herzens, Dünkirchen lieber an England abzutreten, als es an Spanien zurückfallen zu sehen*). Aber auch Spanien warb um Englands Bundesgenossenschaft und erklärte sich bereit, die englische Unterstützung bei der Belagerung von Dünkirchen und Gravelingen zu vergelten durch die Rückeroberung von Calais für England. Im Mai 1652 ging Gravelingen den Franzosen verloren; darauf wurde Dünkirchen so eng eingeschlossen, daß die Kapitulation am 16. September unvermeidlich wurde, falls nicht vorher Lebensmittel und Munition einträfen. Mit ihrer Überführung wurde eine Flottille von Vorratschiffen betraut, die unter dem Schutz von 8 Kriegsschiffen Calais am 14. verließ, aber wenige Stunden später an der Küste von Robert Blake, dem Admiral der englischen Republik, auseinandergesprengt wurde, die Kriegsschiffe außer einem wurden genommen oder vernichtet, so daß Dünkirchen sich am nächsten Tage ergab. Die flandrische Küste war wieder ganz in Spaniens Hand**). Erst die Beendigung des Bürgerkrieges setzte Frankreich instand, die Rückgewinnung seiner flandrischen Eroberungen von 1644/46 in Angriff zu nehmen, aber wiederum bedurfte es dazu eines, zumal seemächtigen, Verbündeten. Denn da beide Gegner, Frankreich und Spanien, durch den nunmehr 22 Jahre währenden Krieg geschwächt waren, konnte nur derjenige siegen, der bei einer dritten Macht entscheidenden Beistand fand. Seit 1651 hatte sich Mazarin für ein Bündnis mit England entschieden und trotz des Zwischenfalles vom 14. September 1652 an diesem Gedanken festgehalten. Aber erst 6 Jahre später wurde er verwirklicht, allerdings unter schmerzlichen Opfern für Frankreich.

Englisch-französisch-spanischer Krieg 1657—1659***).

Der Pariser Vertrag vom 23. März 1657 sicherte Mazarin ein englisches Hilfskorps von 6000 Mann und den Beistand einer englischen Flotte für den gemeinsamen Angriff auf Gravelingen, Mardyck und Dünkirchen, aber die beiden letzten Plätze sollten an England abgetreten werden. Cromwells Politik bewegte sich, wie man sieht, zum Teil in den Bahnen Karls I., aber „sie nahm", wie Alfred Stern†) sagt, „eine schwere Verantwortlichkeit auf sich, indem sie nicht davor zurückbebte, zur Stärkung der französischen Übermacht auf dem Festland seine Hilfe zu leihen. Er mochte hoffen, in der Steigerung der englischen Macht ein Gegengewicht zu schaffen und den Eroberungsgelüsten der französischen Politik immer noch rechtzeitig einen Zügel anlegen zu können." Die Operationen gegen die Seeplätze begannen unter Turennes Leitung trotz Cromwells Klagen erst im September; am 3. Oktober fiel Mardyck, das den Engländern sofort ausgeliefert

*) Pour obliger les Anglais à désirer davantage de se réunir avec nous, il ne sera pas mal à propos d'entrer avec eux en traité de la cession de Dunkerque et en effet le roi leur remettra volontiers cette importante place, pourvu, le premier lieu, qu'ils se joignent avec nous contre l'Espagne (Brief Mazarins an d'Estrades 23. April 1652).

**) Der Bericht des französischen Geschwaderkommandanten über dieses Gefecht ist gedruckt bei G. Lacour-Gayet, La marine militaire de la France, I 195 f. Während des englisch-niederländischen Seekrieges wurde an der flandrischen Küste der 2. Tag der Schlacht von Outer Gabbard (13. Juni 1653) ausgefochten. Irrig heißt es in Marine-Rundschau 1908 S. 872, daß es Tromps Flotte gelungen sei, durch Einlaufen in Nieuport sich vor gänzlicher Vernichtung zu bewahren! Der Verf. hat die spanischen und nördlichen Niederlande offenbar als einen Staat angesehen.

***) Die Feldzüge dieser Jahre sind eingehend behandelt bei A. Chéruel, Histoire de France sous le ministère de Mazarin, Bd. III. (Paris 1883), und von Ch. H. Firth, The last years of the Protectorate, Bd. I, II (London 1909).

†) Geschichte der Revolution in England. 2. Aufl. (Berlin 1898.) S. 297.

Digitized by Google

wurde. Der Angriff auf Gravelingen mußte infolge der Überschwemmungen verschoben werden. Die englische Flotte blockierte weiterhin die Häfen von Dünkirchen und Ostende, um spanische Transporte von Coruña nach Flandern abzufangen und den Einfall, den die englischen Royalisten von hier mit spanischer Hilfe zum Sturze der Republik vorbereiteten, zu verhindern. Im folgenden Jahre wurde das Bündnis zwischen Mazarin und Cromwell (28. März 1658) erneuert und sogleich mit Dünkirchens Belagerung der Feldzug eröffnet, nachdem ein neuer französischer Versuch, von See aus Ostende zu besetzen, Anfang Mai kläglich gescheitert war. Dünkirchen ergab sich am 14. Juni, da das Entsatzheer 10 Tage zuvor von Turenne in der Schlacht auf den Dünen vernichtet worden war. Frankreichs jugendlicher König, der noch nicht 20jährige Ludwig XIV., übergab persönlich am 15. Cromwells Gesandten, Lord Lockhart, die Schlüssel. Die Abtretung Dünkirchens an England, die Ludwig als grausame Notwendigkeit bezeichnete, wurde auch von seinem Heere aufs bitterste empfunden und zog Mazarin die schwersten Vorwürfe zu. Um so stolzer war England auf seine neuen Besitzungen. Die Einwohner der Stadt wurden entwaffnet und auf Cromwell und seine Nachfolger vereidigt; alle, die spanische Untertanen bleiben wollten, durften auswandern; das protestantische Element in der Stadt bemühte sich Lockhart durch Heranziehung englischer oder auswärtiger Protestanten zu fördern. Noch sind zahlreiche Zeugnisse von Zeitgenossen vorhanden, die den Wert der Erwerbungen mit glühenden Worten schildern*).

Die Niederländische Republik betrachtete begreiflicherweise die Erwerbung Dünkirchens durch die Engländer mit argwöhnischen Blicken, und Johann de Witt bekannte zu Downing, Cromwells Gesandten im Haag, er wäre froh, wenn der Protektor seine Waffen in größerer Entfernung als in Flandern gebrauche, worauf Downing erwiderte, die Engländer würden bessere Nachbarn sein als die Spanier. Der Gedanke, daß die seemächtige englische Republik einen solchen Hafen in solcher Nähe der holländischen Küste besaß, bedrückte den niederländischen Staatslenker außerordentlich, zumal da Cromwells Marine im Falle eines neuen Seekrieges einen ganz anderen Machtfaktor darstellte als die spanischen Kaper von Dünkirchen und Ostende**).

*) Die flandrischen Häfen würden Cromwell nach der Ansicht englischer Politiker zum Schiedsrichter von Europa machen. „Dadurch, daß er diese starken Plätze in seiner Hand hat — erklärt der Staatssekretär Thurloe — trug er die Schlüssel zum Festland an seinem Gürtel." Lord Lockhart äußerte begeistert: „Dünkirchen ist nicht nur ein ausgezeichnetes Außenwerk für die Verteidigung von England, sondern auch ein Ausfallshafen, aus dem seine Hoheit mit Vorteil hervorbrechen kann gegen seine Feinde, so oft als dazu Gelegenheit sein wird." „Diesen Platz, so schrieb eine Reihe von Obersten der Besatzung, ist unser Ehrgeiz und Wunsch, dieser Nation zu bewahren als einen Stachel in der Seite ihrer Feinde und ihn als unseren Stützpunkt auf dem Festland von Europa zu sichern, der für immer verloren war seit den Tagen der Königin Maria." Die vielseitige militärische Bedeutung Dünkirchens erhöhte seinen Wert. „Die Franzosen", äußerte Thurloe, „würden in Zukunft nicht für sicher halten, irgendwelche großen Unternehmungen zu beginnen, ohne darin in völligem Einvernehmen mit dem Protektor zu stehen, weil sie in ihrem Rücken eine Tür in Flandern ließen, von der Gebrauch gemacht werden könnte zur Niederwerfung Frankreichs, während dies anderweitig in Anspruch genommen sei."

**) Auch hierzu noch zwei zeitgenössische Urteile. Seitdem der Besitz von Dünkirchen zusammen mit dem von Dover England die vollkommene Kontrolle über den Kanal gäbe, würden die Holländer finden, daß für die Erhaltung ihres Handels der gute Wille und die Gunst der Engländer unerläßlich sein würden. Das würde sie nachgiebiger machen in allen Fragen des Seerechts und in allen solchen europäischen Konflikten, in denen die Interessen von England und Holland aufeinander stießen." Kurz und treffend schrieb der Große Kurfürst bereits im Dezember 1657: „Sie fürchten einen zweiten Sund zwischen den Niederlanden und England" — wozu bemerkt sei, daß Dänemark bis zum Frieden von Roeskilde (Februar 1658) beide Ufer des Sundes beherrschte.

Digitized by Google

Noch vor der Eroberung Gravelingens, die Ende August erfolgte, regte Mazarin bei Lord Lockhart eine Erweiterung des englisch-französischen Bündnisses an, wobei er zu verstehen gab, daß Ostende vielleicht der Preis für die fernere Unterstützung Frankreichs durch England sein könne; ob diese Anregung sich je zu einem positiven Vorschlag verdichtet hat, ist nicht bekannt. Im Mai 1659 wurden die Feindseligkeiten durch einen Waffenstillstand beendet, am 7. November 1659 der Krieg durch den sogenannten Pyrenäen-Frieden abgeschlossen: die Vorherrschaft in Europa war von Spanien auf Frankreich übergegangen. Aber noch ehe er unterzeichnet wurde, hatte Mazarin gehofft, Dünkirchen mit Mardyck zurückgewinnen zu können. Die Unruhen, die infolge der Schwäche von Cromwells Sohn und Nachfolger in England ausgebrochen waren, sollten ihm dazu dienen. Aber die Versuche des Kardinals, Anhänger in Dünkirchen zu gewinnen und mit ihrer Hilfe die Stadt den Engländern zu entreißen, mißlangen.

Dieses Ziel wurde erst 3 Jahre später erreicht, und zwar auf friedlichem Wege. Karl II., den im Mai 1660 die Restauration auf den Thron der Stuarts zurückgeführt hatte, wurde die Unterhaltung der großen Festung bald zu kostspielig. Zudem wünschte er, von den Geldbewilligungen des Parlaments unabhängig zu werden; das Mittel dazu, das er vergebens bei Holland und Spanien gesucht hatte, bot ihm Frankreich. „Eigentlich daher", sagt Ranke*), „ist die Idee entsprungen, die Karl II. und seinem Kanzler am meisten schlechte Nachrede zugezogen hat, Dünkirchen an Frankreich zu überlassen." Admiral Montague sprach sich aus diesem Grunde vor allem für den Verkauf von Dünkirchen aus, und zwar befürwortete er die Rückgabe an Spanien, das seit Karls Thronbesteigung sowieso auf die Rückerstattung dieses Platzes und der Insel Jamaika hoffte, die es an die englische Republik verloren hatte. Da aber Spanien die Summe, die England fordern mußte, außerstande war zu zahlen, kam nach längeren Verhandlungen mit Frankreich der Verkauf zustande. Für den Betrag von 5 Millionen Livres — anstatt der ursprünglich geforderten 12 — wurde Dünkirchen französisch, am 2. Dezember hielt Ludwig XIV. seinen feierlichen Einzug in die Stadt. Ihre Auslieferung, die als schmachvolle Verleugnung der Cromwellschen Politik vom englischen Volke bitter empfunden wurde, ist fast einstimmig, vor allem auch von Kpt. Mahan, als ein vom maritimen Standpunkt aus unentschuldbarer Fehler verdammt worden; neuerdings hat Julian Corbett**) sie aus strategischen und politischen Gründen zu verteidigen gesucht, aber dabei über das Ziel hinausgeschossen. Unzweifelhaft war es aus finanziellen Gründen völlig unmöglich, gleichzeitig in Dünkirchen und Tanger, das Katharina von Portugal ihrem englischen Gemahl mit Bombay in die Ehe gebracht hatte, Garnisonen zu unterhalten, und für die auswärtige Politik Englands bedeutete Tanger mehr als Dünkirchen. Auch erklärte die englische Regierung zur Rechtfertigung ihres Verhaltens, der flämische Hafen tauge nur zu einem Raubnest und besitze als maritime Station keinen Wert; der König werde das Geld, das er gekostet, lieber auf eine jährliche Verstärkung seiner Flotte verwenden. Frankreich aber gewann endlich am Kanal einen Stützpunkt, den Ludwig XIV. 1672/80 durch Vauban zur Aufnahme großer Kriegsschiffe von 100 t ausbauen ließ.

Welch bedeutsame Rolle Dünkirchen und seine Kaper in den weiteren Kriegen Ludwigs XIV. gespielt haben, die in erster Linie mit die Erwerbung der

*) Englische Geschichte IV 374 ff.

**) England in the Mediterranean. II. (London 1904.) Vgl. dazu C. H. Firth in der English Historical Review XIX. 589.

Digitized by Google

gesamten spanischen Niederlande erstrebten*), ist bekannt; es genügt der Hinweis auf Jean Bart, der die idealste Verkörperung der französischen Kaperführer darstellt. Die englische Flotte hat 1694 und 1695 Dünkirchen, desgl. 1694/96 dreimal Calais beschossen.

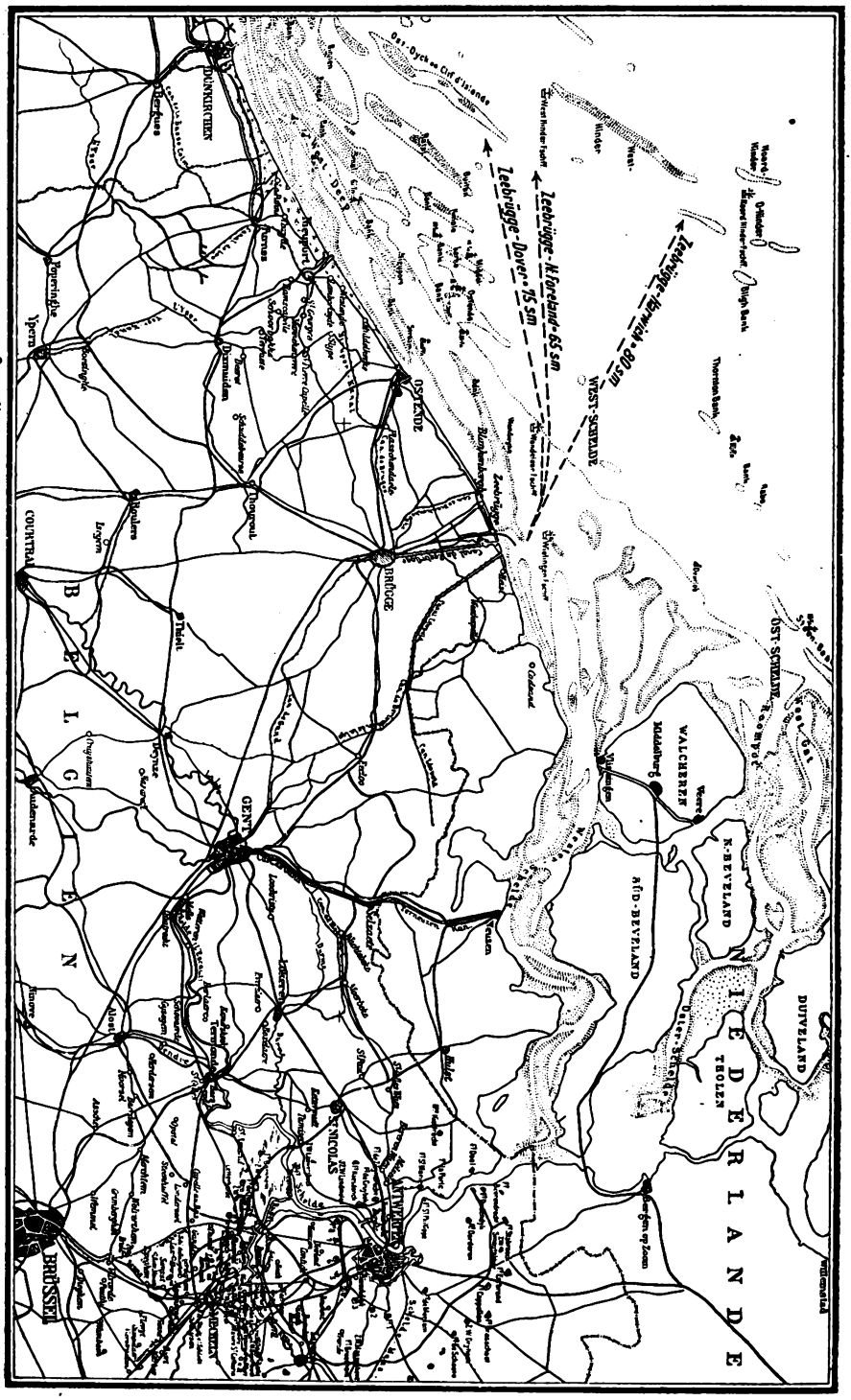
England hat dafür Sorge getragen, daß Frankreichs Ausdehnung in Flandern ihre Grenzen fand. Im Devolutionskrieg 1667/68 zwang es, im Dreibund mit der Niederländischen Republik und Schweden, Ludwig XIV., auf einen Teil der Eroberungen zu verzichten und im Frieden von Aachen sich u. a. mit dem kleinen Küstenstrich bei Veurne zu begnügen. Im Kriege von 1672/78 war es wohl anfangs Frankreichs Verbündeter; aber seit 1674 (Frieden von Westminster) neutral, landete es 1678 noch Truppen in Brügge und Ostende, um Ludwig XIV. zum Frieden zu nötigen. Aber erst Wilhelm III. von Oranien, seit 1688 auch König von England, hat dem britischen Volke die Übermacht Frankreichs als die Hauptgefahr für Flandern wie Europa gekennzeichnet und Englands Politik dauernd die Wege gewiesen. Mit 1689 beginnt jener 100jährige Krieg zwischen England und Frankreich, der erst mit Napoleons Sturz sein Ende fand.

Als im Anfang des 18. Jahrhunderts sich der französische König anschickte, das Erbe der gesamten spanischen Monarchie anzutreten, hat er 1701 seine Truppen sofort zu Nieuport und Ostende einrücken lassen. Von Dünkirchen aus versuchte 1708 Forbins Geschwader, den Sohn des 1688 verjagten englischen Königs Jakob II., nach Schottland überzuführen. Die Siege Marlboroughs und des Prinzen Eugen haben den Anfall der spanischen Niederlande an Frankreich verhütet; an Stelle Spaniens bzw. Frankreichs trat die Herrschaft des zur See machtlosen deutschen Zweiges der Habsburger. Aber vorher hat England im Friedensschlusse von Utrecht (11. April 1713) gefordert, daß Dünkirchens Befestigungen geschleift würden; es war von allen Friedensbedingungen die in England fast populärste und wurde trotz anfänglichen Zögerns der Franzosen durchgesetzt; englische Mannschaften führten die Zerstörungsarbeiten und Verschüttung des Hafenbeckens aus. So sicherte England seine Südostküste vor einem auf die flandrische Küste gestützten Angriff französischer Geschwader zu derselben Zeit, wo es am Eingang des Mittelmeeres Gibraltar und zur Bedrohung Toulons den Hafen von Menorca erwarb. Und diese Forderung des Utrechter Vertrags wurde 50 Jahre später in dem nicht minder ruhmvollen Pariser Frieden (10. Februar 1763) erneuert. Sie mußte erst aufgegeben werden in dem Friedensschluß von 1783, der England außer den 13 Kolonien in Nordamerika auch Menorcas beraubte. An Stelle Dünkirchens ist dann im Zeitalter der Revolution**), die Ludwigs XIV. Programm von 1672 verwirklichte und Frankreichs Seeküste im Nordosten bis zur Ems verlängerte, Antwerpen getreten und, von Napoleon I. in der großartigsten Weise ausgebaut, zu jenem Arsenal geworden, das der Kaiser mit einer auf Englands Herz gerichteten geladenen Pistole verglichen hat.

*) Das gilt auch von dem Kriege gegen die Niederländische Republik 1672/78; denn deren Bekämpfung war gedacht als Vorbedingung der Eroberung Belgiens, die dem Handel und der Seemacht Frankreichs zustatten kommen, also Frankreichs Stellung auch England gegenüber verstärken sollte. So G. Roloff gegen Mahan in Sybels Historischer Zeitschrift, Neue Folge Bd. 50 (1901) S. 309/13.

**) Englands Versuch, im August/September 1793 Dünkirchen zu erobern, scheiterte.

Digitized by Google



Die flandrische Küste.

Digitized by Google

Das Marinekorps in Flandern 1914 bis 1918.

(See- und Küstenkrieg.)

Von Korvettenkapitän a. D. Erich Edgar Schulze*).

I.

Es ist nicht gut möglich, die Fülle des Geschehens, das sich während der vier Kriegsjahre an und vor der flandrischen Küste abgespielt hat, auf wenigen Seiten wiederzugeben; wir werden auf eine Schilderung in zeitlicher Aufeinanderfolge verzichten müssen und können nur versuchen, die wichtigsten, inneren Zusammenhänge in großen Linien darzulegen, soweit dies ohne tiefere kriegswissenschaftliche Forschung eben möglich ist. Ich würde, wo mir so viele Unterlagen fehlen, an die Aufgabe überhaupt kaum herangehen, wenn nicht die Schriftleitung der Marine-Rundschau mich dazu aufgefordert und liebe alte Flandernkameraden, denen ich doch vielleicht einen solchen Versuch schuldig bin, mich besonders dazu ermuntert hätten.

Der Kriegsschauplatz, der dem Marinekorps zufiel, war von Anbeginn bis zum Ende bedeutsam und vielseitig wie wenige andere. Die Kämpfe zu Lande, zu Wasser und in der Luft schmolzen hier in eins zusammen. Der schmale Küstenstreifen Flanderns war wichtig und viel umstritten, weil er den äußersten rechten Flügel der Westfront und den Flankenschutz der ganzen langen Heeresstellung bildete, nicht minder aber als einer der Hauptstützpunkte unserer Unterseeboote, als Basis für Torpedobootsunternehmungen gegen Dover-Straße, Themse-Mündung und ins Hoofden-Gebiet und für Luftunternehmungen in dem gleichen Bereich. Die Aufgaben des Seekrieges, die größtenteils offensiven Charakter trugen, waren vielleicht die größeren und schwierigeren und standen im eigentlichen Mittelpunkte der Leistungen des Marinekorps, nicht nur weil es eben aus der Marine hervorging, und weil alles, was mit Angriff zu tun hatte, der Sinnesart des Kommandierenden Admirals besonders nahe lag, sondern vor allem, weil die englische Marine die von Ostende und Zeebrügge ausgehende Bedrohung am stärksten empfand, daher die Bekämpfung der Küste fast ganz allein und mit größten Mitteln in die Hand nahm. Die Franzosen spielten, trotz der unmittelbaren Nachbarschaft Dünkirchens, als Gegner zur See überhaupt keine Rolle. Welche Sorgen und Mühen der britischen Marine dieses Kampfgebiet bereitet hat, haben wir so recht erst erfahren aus dem umfangreichen Werk, das Admiral Bacon über die Tätigkeit der ihm während der ersten Kriegsjahre unterstellten „Dover Patrol", also über seine Kriegführung gegen das Marinekorps, veröffentlicht hat**).

Die Besetzung der flandrischen Küste durch die Marine war im Frieden nicht mobilmachungsmäßig vorbereitet oder auch nur erwogen worden. Die Ursachen dieser Unterlassung lagen gleicherweise bei der Armee wie beim Admiralstabe. Das

*) Im Kriege zuerst Adjutant, dann 1. Admiralstabsoffizier beim Generalkommando des Marinekorps.

**) Bacon hat wohl geglaubt, sich mit diesem Buche einen Ruhm zu schaffen, der ihm im Kriege versagt blieb. Seinem Charakter wird es sicherlich keinen Ruhm bereiten. Aber auch militärisch gereichen der Haß und der Zorn, die aus diesem Buche sprechen, uns zur Ehre, nicht ihm. Er schildert uns als minderwertigen Gegner und braucht nun zwei dicke Bände, um den Kampf gegen uns zu schildern. Im übrigen ist es schwer begreiflich, warum Bacon uns so zürnt. Wir haben ihn gern auf seinem Posten gesehen, haben oft die Hoffnung geäußert, daß der Himmel und die Admiralität ihn recht lange dort erhalten möchten, haben seine Ablösung aufrichtig bedauert. Er war uns ein höchst bequemer Gegner; wie wenig ritterlich er empfindet, sehen wir erst aus seinem Buche.

Digitized by Google

notwendige geistige Zusammenarbeiten der leitenden Behörden hat hier wie andernorts bei uns gefehlt. Gleichzeitig ist aber das Fehlen dieser Vorbereitungen einer der vielen Beweise dafür, wie wenig in Deutschland gerade auch die maßgebenden militärischen Stellen daran dachten, einen Krieg vom Zaune zu brechen.

Der Krieg zur See läßt sich noch sehr viel weniger aus dem Stegreif führen als der zu Lande. Die Seeoperationen des Marinekorps hätten sich ganz anders, schnell und wirksam, entwickeln können, wenn alle Pläne festgelegt, die Geschütze für die Küstenverteidigung, der wichtigste Bedarf der Werft- und Hafenanlagen bereitgestellt gewesen wären, wenn man von vornherein Klarheit darüber gehabt hätte, welche schwimmenden Streitkräfte man für Flandern verfügbar machen mußte und konnte. So wie die Dinge einmal lagen, behielt der Seekrieg des Marinekorps länger und stärker, als notwendig war, den Charakter des Behelfsmäßigen.

Auf der anderen Seite hat das Marinekorps wohl länger als irgendein Heeresteil seinen Operationsbereich innegehabt; in den vier Kriegsjahren war es in Flandern bodenständig geworden und so fest gewurzelt, daß viele seiner Einrichtungen und Maßnahmen zum Schluß wie etwas Bleibendes und Dauerhaftes dastanden. Und selbst das Land mit Menschen und Dingen ward in mancher Hinsicht unserem Empfinden innerlich verknüpft.

II.

Der Anstoß zur Entsendung eines Marineteils nach der belgischen Küste ging vom Staatssekretär v. Tirpitz aus, als der Verlauf der Armeeoperationen erkennen ließ, daß mit einer Besetzung dieses Gebietes durch deutsche Truppen zu rechnen war. Zum ersten war dem Großadmiral daran gelegen, die überschüssigen Kräfte der Marine nicht brach liegen zu lassen; er war vom ersten Tage an überzeugt, daß unsere heimischen Küstenbefestigungen nicht einen Schuß gegen den Feind verfeuern würden. Daneben stand ihm deutlich vor Augen, welche Bedeutung die flandrischen Stützpunkte bei energischer Ausnutzung für die Seeoperationen gewinnen konnten, und er setzte den ganzen Einfluß, den er damals noch besaß, daran, der Marine unserem stärksten Feinde, England, dicht gegenüber ein neues Ausfalltor zu schaffen. Durch seine persönliche Einwirkung gelang es, alle Hemmungen, die sich dem organisatorischen Ausbau des neuen Verbandes in den Weg stellten, vor allem auch die Bedenken der heimischen Dienststellen zu überwinden; er hat das Unternehmen der Armee und der Marine gegenüber auf feste Grundlagen gestellt und nach dem Fall Antwerpens die Erweiterung der Division zum Korps durchgesetzt. — Am 23. August 1914 wurde durch Fernspruch des Staatssekretärs aus dem Großen Hauptquartier die Gründung der Marinedivision angeordnet, am 29. August die entsprechende Kaiserliche Kabinettsordre vollzogen. Die Leitung des Verbandes wurde dem Admiral Ludwig v. Schröder übertragen, dessen starke Persönlichkeit dem ganzen Korps seinen Stempel aufdrücken sollte.

An den Rand einer etwas theoretischen Denkschrift des Admiralstabes über die Seekriegführung von Flandern aus setzte er die klare Randbemerkung, daß er Brügge und Zeebrügge als Mittelpunkt in Aussicht genommen habe. Dieser Gedanke, der bald selbstverständlich erschien, war es damals noch keineswegs; Brügge, das sich in der Tat als unentbehrlich und Hauptstützpunkt erwies, war noch im Oktober der Armee zugedacht und wäre ihr zugefallen, wenn nicht der Kommandierende Admiral sein Ziel von vornherein so klar vor Augen gehabt hätte.

Den ersten Kern der Marinedivision bildeten die beiden Seebataillone Kiel (3000 Mann) und Wilhelmshaven (4500), Teile der Matrosenartillerie Kiel (1400)

Digitized by Google

und Wilhelmshaven (3000), von den Seewehrabteilungen Oſt- und Nordſee etwa 3000 Mann, 1 Landwehr-Feldartillerieabteilung des Stationskommandos Kiel, insgeſamt rund 1000 Mann von den Matroſen-, Werft- und Torpedodiviſionen, letztere als Stamm für künftige Schiffsbeſatzungen oder ſonſtige ſeemänniſche Aufgaben, dazu ſchließlich je ½ Kavallerieſchwadron aus Kiel und Wilhelmshaven.

Noch war die flandriſche Küſte nicht in der Hand unſerer Truppen, Antwerpen noch in belgiſchem Beſitz. Aber der Wunſch, nur erſt mal herauszukommen, beſchleunigte alle Vorbereitungen. In Brüſſel ſollte dann eigentlich die feſte Formierung, Ausbildung und Zuſammenſchmelzung der Diviſion erfolgen. Anfang September trafen die erſten Teile, mit ihnen der Admiral ſelbſt, und der Chef des Generalſtabes, Oberſt v. Hülſen, dort ein.

III.

Die Wucht der Ereigniſſe riß die Marinediviſion mit ſich fort, noch ehe ſie auch nur einigermaßen vollſtändig in Feindesland eingetroffen war. Die Lage an der Marnefront und Nachrichten vom Vormarſch engliſcher Truppen von Oſtende her gegen Gent ließen jeden Mann unentbehrlich erſcheinen. Admiral v. Schröder wurde aufgefordert, die Deckung Brüſſels und der deutſchen Aufmarſchlinien gegen Antwerpen zu übernehmen, und war nicht der Mann, angeſichts des Ernſtes der Stunde ſchwere Verantwortung abzulehnen. Bereits am 9. September 1914 begannen harte Kämpfe gegen die weit überlegene belgiſche Ausfallarmee am Dyle-Kanal bis nach Löwen hin. Unſere Leute haben ihren Mann geſtanden, obwohl ihnen zum Bewegungskriege zunächſt eigentlich alles fehlte. Die Geſchichte des Landkrieges wird erweiſen, wie kritiſch für das Ganze die damaligen Stunden waren. Der Durchbruch wurde abgewehrt, bis am 11. Unterſtützung herankam.

An der Eroberung Antwerpens nahm die Marinediviſion im Abſchnitt Waelhem—Mecheln unmittelbar links neben dem III. Reſervekorps unter General v. Beſeler teil. Es waren unvergeßlich große Tage. Am 11. Oktober war der Einmarſch in Antwerpen, das zunächſt der Obhut der Marinediviſion anvertraut wurde. Aber der Admiral drängte weiter, dem eigentlichen Ziele zu. Am 21. Oktober trafen der Stab und die erſten Teile der Diviſion in Brügge ein, Oſtende und Zeebrügge wurden beſetzt. Brauchbare Seefahrzeuge fanden wir nicht vor, die Schleuſen und Hafenanlagen aber hatte der Feind unverſehrt zurückgelaſſen, nach ſeinen ſpäteren Angaben in der irrtümlichen Meinung, ſie bald ſelbſt wieder benutzen zu können, vielleicht aber auch infolge der beim Rückzuge herrſchenden Verwirrung. Denn ſo viel mußte den Engländern wohl klar ſein, daß dieſe Stützpunkte in ihrem Beſitz niemals die gleiche Bedeutung haben würden, wie ſie für uns erlangen konnten; hatten die Engländer doch immer noch Dünkirchen zur Verfügung. Überdies hätten für die Hauptzwecke einer Ausſchiffung ſchließlich auch die Mole von Zeebrügge und der Außenhafen von Oſtende genügt, falls ſie die beiden Stützpunkte wiedergewonnen hätten.

In den Dünen wurden einige Bootskanonen und kleine Beutegeſchütze aus Antwerpen aufgeſtellt und die notwendigſten Abwehrmaßnahmen gegen feindliche Landungsverſuche getroffen, die bereits nach wenigen Tagen wohl als ausſichtslos gelten konnten. Sperrangriffen und wirkſamen Beſchießungen aus Nahentfernungen aber ſtand die Küſte monatelang beinahe ſchutzlos offen. Es war ein löbliches Verdienſt des engliſchen Admirals Bacon, Befehlshabers der Dover Patrol, daß er uns nur mit größter Vorſicht und hauptſächlich auf dem Papier bekämpfte. Als er z. B. am 23. November aus angemeſſenem Abſtande Zeebrügge beſchoſſen hatte, meldete er, obwohl überhaupt kein militäriſcher Schaden

Digitized by Google

angerichtet war, nun sei den Deutschen die letzte Hoffnung genommen, Zeebrügge als Marinestützpunkt zu benutzen.

Nachdem durch Kabinettsorder vom 15. 11. die Erweiterung zum Marinekorps befohlen und in den folgenden Wochen die 2. Marinedivision (Vizeadmiral Schultz) eingetroffen war, wurde letztere an der Landfront des Marinekorpsgebietes eingesetzt, der 1. Marinedivision (Vizeadmiral Jacobsen) aber die Küstenverteidigung übertragen. Das Generalkommando behielt seinen Sitz in Brügge. Diese Gliederung ist im wesentlichen den ganzen Krieg hindurch aufrecht erhalten worden, wenn auch durch Einsetzen größerer Teile des Korps in wechselnden anderen Kampffronten der Landarmee, vor allem durch spätere Abtrennung der Marineinfanterie als 3. Marinedivision, das Bild in den Einzelzügen mehrfach wechselte.

Es ist hier nicht der Ort, und ich bin nicht berufen, die Teilnahme der Marinekorpsverbände in den großen Kämpfen an der Westfront und im Nieuport-Abschnitt, an der Yfermündung, zu schildern. Der Kommandierende Admiral hat seine Regimenter stets nur ungern an andere Verbände abgegeben; anderseits wird man verstehen, daß die Oberste Heeresleitung glaubte, nicht grundsätzlich auf sie verzichten zu können, vor allem, als wir immer knapper an Menschen wurden. Konnte doch gerade unsere Marineinfanterie sich den besten Regimentern der Armee ebenbürtig an die Seite stellen. Die Seekriegführung, in Flandern und daheim, ist durch die Verwendung von Marinemannschaften an der Landfront nicht irgendwie ernstlich beeinträchtigt worden; was für schwimmende Streitkräfte irgend brauchbar war, wurde immer mehr ganz aus unseren im Landkriege stehenden Marinetruppen herausgezogen. Und mochte die gelegentliche Verwendung einzelner Marineteile in fremden Armeebezirken manche Nachteile mit sich bringen oder aus anderen Gründen gelegentlich die Meinung aufkommen, die Marine würde in Flandern in abseits liegende Bahnen gedrängt, soviel hat sich den ganzen Krieg über klar gezeigt: Die Küste und die unmittelbar anschließende Landfront ließen sich taktisch unmöglich trennen, sie mußten ein Ganzes bilden, unter einheitlichem Befehl stehen, sich gegenseitig ergänzen können. Wollte man dem Kommandierenden Admiral wirkliche Machtbefugnis und die erforderliche Selbständigkeit geben, ihm die Ausgestaltung der für den Seekrieg erforderlichen großen Hilfsmittel ermöglichen, wollte man Werftbetrieb, Hafenbau, Flugwesen und Luftabwehr, Funkspruch- und Fernsprechdienst, artilleristische Küstenverteidigung und Landungsschutz, Verkehrswesen, Verwaltung und Nachschub zu einer festen organisatorischen Einheit zusammenschweißen, dann mußte er als Befehlshaber über einen größeren Bezirk, über die Hilfsquellen des reichen Hinterlandes bis zu einem gewissen Grade verfügen können; die unmittelbar angrenzende Landfront, die aus demselben Bereiche gespeist wurde, ließ sich von dieser Einheit nicht lostrennen. Die 2. Marinedivision an der Landfront war ein unentbehrlicher Teil des Ganzen. Und die Marine hat, sobald die nötige Schulung vorhanden war, zu Lande nicht weniger geleistet als jeder andere Truppenteil. Die erlittenen Verluste legen Zeugnis davon ab.

IV.

Das der belgischen Küste vorgelagerte Seegebiet weist langsam abfallende Wassertiefen auf; die 10 m-Linie geht in etwa 5 sm Abstand von der Küste entlang. Zahlreiche Sände, starker Gezeitenstrom erschweren die Navigierung. Die Fluthöhe beträgt 4 bis 5 m.

Der Hauptarm der Schelde-Mündung, das Wielingen-Fahrwasser, führt dicht unter der Küste nördlich Zeebrügge vorbei. Von den übrigen Fahrwassern der

Digitized by Google

Schelde-Mündung ist nur das Ostgat, das dicht unter der Insel Walcheren entlang geht, für tiefgehende Schiffe befahrbar. Östlich der Verlängerung der Landgrenze von Seeländisch-Flandern bis nordwestlich Antwerpen ist die Schelde niederländisches Hoheitsfahrwasser, war also für die Seestreitkräfte der kriegführenden Mächte verschlossen; auch die Durchfuhr von Handelsschiffen war Einschränkungen unterworfen. Daß infolgedessen die Hafenanlagen, die Docks und Werkstätten Antwerpens für eine großzügige Ausnutzung durch das Marinekorps leider nicht in Betracht kamen, war von wesentlicher Bedeutung.

Der flandrische Dünenstreifen von der holländischen Grenze bei Cadzand bis zur Yser-Mündung bei Nieuport ist rund 60 km lang; Brügge, ungefähr in der Mitte dahinter und in etwa 12 km Abstand von der Küste gelegen, ist durch die beiden Kanäle nach Zeebrügge und Ostende mit dem Meere verbunden. Die Abmessungen der Hafen- und Schleusenanlagen des Zeebrügger Kanals waren ausreichend für Fahrzeuge bis zum ältern Kleinen Kreuzer aufwärts; im Laufe des Krieges nahmen infolge der Baggerschwierigkeiten die äußeren Wassertiefen ab. Der Ostender Kanal und der innerhalb Brügges liegende Verbindungsarm zwischen beiden Kanälen waren aber nur eben für Torpedoboote benutzbar. Eine kleine Dampferreparaturwerkstatt und ein im Bau befindliches, nahezu fertiges Trockendock für Fischdampfer befanden sich nur in Ostende, in Zeebrügge war nichts Derartiges vorhanden, ebenso wenig im Hafen von Brügge selbst, das wegen seiner gesicherten Lage und geräumigen Liegeplätze sonst von vornherein erhebliche Vorteile geboten hätte.

Daher wurde, um bald wenigstens etwas zu haben, für Werftzwecke zunächst der Ausbau von Ostende vorgesehen; die dortige kleine Anlage bot außerdem den Vorteil, daß sie am Außenhafen lag, also bei Vernichtung der Hauptschleusen durch feindliche Beschießung, mit der das Marinekorps damals täglich rechnete, darin liegende Fahrzeuge nicht von der See abgesperrt waren. — Der Plan, die vorhandene Binnenlandwasserstraße von Antwerpen über Gent nach Brügge zu erweitern und zu vertiefen, um die großen Hilfsmittel des Scheldehafens für uns wenigstens einigermaßen nutzbar zu machen, ist vom Generalkommando des Marinekorps mehrfach erwogen worden, doch rechnete man 1914/15 noch nicht mit einer Kriegsdauer, die solche Arbeiten gerechtfertigt hätte; später fehlte es an Arbeitskräften und Baustoffen, auch waren inzwischen allmählich die großen Anlagen im Dreieck Brügge—Zeebrügge—Ostende entstanden oder im Bau. Jedoch wurden die ersten für Flandern bestimmten Unterseeboote und kleinen Torpedoboote (A-Boote, eigentlich nur Minensuchfahrzeuge, wie auch später verwendet) noch in Antwerpen auf der dortigen für unsere Zwecke eingerichteten Cockerill-Werft zusammengesetzt und auf dem Kanalwege mit Hilfe von Hebeleichtern nach Brügge gebracht, da man ihnen eine Fahrt aus der deutschen Bucht über die Nordsee nicht zumuten zu dürfen glaubte; aus den ungünstigen Fahrwasserverhältnissen der Strecke Antwerpen—Gent ergaben sich die reichlich kleinen Abmessungen dieser Bootstypen.

Als die Marinedivision im Oktober 1914 die Küste besetzte, standen ihr, außer ein paar Fischdampfern, auf die man schnell einige alte Geschütze und Maschinengewehre setzte, schwimmende Streitkräfte überhaupt nicht zur Verfügung; die Bau-, Wiederherstellungs- und Instandsetzungsmöglichkeiten waren mehr als bescheiden. Letztere galt es neben dem artilleristischen Schutz der Stützpunkte zunächst zu schaffen, wenn man Flandern zu einer Basis für Seeoperationen größeren Stiles ausnutzen wollte. Wenn an der Erfüllung dieser Vorbedingung für Verwendung von Überwasserstreitkräften nicht vom ersten Tage ab mit größtem Nachdruck gearbeitet wurde, so lag das z. T. an den oben erwähnten unzureichenden Friedens-

Digitized by Google

vorbereitungen, ferner aber an der ganzen Auffassung, die man damals im Admiralstabe über die Seekriegführung von Flandern aus und in der Nordsee überhaupt hegte. Eine bald nach Kriegsausbruch aufgestellte Denkschrift des Admiralstabes glaubte mit behelfsmäßig ausgerüsteten Fischdampfern und kleinsten Torpedobooten durch Massenverwendung einen erfolgreichen Kleinkrieg, vor allem mit Minen, gegen die englische Küste von Flandern aus führen zu können. Ferner rechnete man in der Heimat noch immer mit der nahe bevorstehenden großen Entscheidungsschlacht zur See, für die man alle Kräfte zusammenhalten wollte; da konnte für Flandern nichts abfallen. Das unglückliche Unternehmen der Halbflottille Thiele Ende Oktober 1914 wirkte schließlich noch auf lange Zeit hinaus abschreckend, ließ schon die bloße Überfahrt von Torpedobooten von Wilhelmshaven nach Flandern höchst gefährlich erscheinen. Wenn der Admiralstab auch allmählich seine grundsätzliche Stellung änderte, so kam er doch lange Zeit zu keinem klaren Entschluß. So wurde, als Anfang März 1915 die Entsendung einer Halbflottille der Flotte nach der belgischen Küste zur Erörterung stand, schließlich trotz Drängens des Marinekorps davon Abstand genommen, weil auch die Hochseeflotte in einer Denkschrift sehr energisch widersprochen hatte: sie hielt die Schwierigkeiten der Überführung für zu beträchtlich, die Erfolgsmöglichkeiten für zu gering. Dadurch war es zu erklären, daß zwar die Errichtung der Küstenbefestigungen sofort in Angriff genommen wurde, daß der Unterseebootskrieg unter der festen Leitung des Flottillenchefs planmäßig vorbereitet wurde, die nicht minder wichtigen Vorarbeiten für den Überwasserkrieg aber zunächst im Rückstande blieben, bis auch in der Heimat, besonders bei der Flotte, eine gewisse Änderung der Anschauungen eintrat und die Abgabe größerer Torpedobootsstreitkräfte in greifbare Nähe rückte.

Wenn das Marinekorps von Beginn an nicht müde wurde, auch für den Überwasserkrieg die nötigen Kampf- und Hilfsmittel zu fordern, so ging es dabei von verschiedenen Gesichtspunkten aus. Auf Grund seines mannigfachen Beobachtungsdienstes im Hoofdengebiet und seiner Beurteilung der englischen Maßnahmen erschien ihm die richtig eingeleitete Überfahrt einer neueren Flottille von der Heimat her durchaus kein für Kriegsverhältnisse ungewöhnliches Wagnis zu sein, vielleicht sogar gute Aussichten auf überraschende Erfolge zu bieten. Wollte man ferner von Flandern aus Unterseehandelskrieg führen, so war mit starker feindlicher Gegenwirkung durch Minen und Sperren zu rechnen; zur Abwehr konnten kleine langsame Minensuchfahrzeuge und Hilfsdampfer nicht ausreichen, wenn sie nicht an kampfkräftigen Torpedobootsstreitkräften Deckung und Rückhalt fanden; angriffsfähige Torpedoboote brauchte man, schon um die Einfahrten hinreichend offen zu halten, sonst wurden die schwachen und langsamen Räumverbände ein leichtes Opfer jedes englischen Zerstörers.

Das Marinekorps aber dachte an mehr als an bloße Verteidigung. Die strategische Bedeutung der flandrischen Küste lag in ihrer flankierenden Lage zu den Hoofden und der Verbindungslinie England—Holland, vor allem aber in der nahen Entfernung zu zwei Brennpunkten des britischen Seeverkehrs: der östlichen Kanal- und der Themse-Mündung. Diese Nachbarschaft konnte naturgemäß die entsprechenden Vorteile für den Gegner in sich schließen, wenn er uns energisch bekämpfen wollte. Es kam nur darauf an, wer sie besser ausnutzte. Voll ausgenutzt hat sie keiner von beiden. Wenn darin eine Kritik liegt, so trifft sie die Engländer jedenfalls schwerer als die deutsche Seekriegsleitung. Denn jene hatten die unbegrenzten Hilfsmittel ihrer lange im Frieden ausgebauten Häfen zur Verfügung, während der deutschen Betätigung von Flandern aus, abgesehen von den oben erwähnten Hemmungen, durch die Beengtheit der Anlagen immer unvermeidliche Grenzen gezogen blieben. Immerhin war auch das Marinekorps

Digitized by Google

des Glaubens, durch die Seekriegführung von Flandern aus viel erreichen zu können, mehr, als infolge der auferlegten Beschränkungen und der Gesamtentwicklung des Nordseekrieges erreicht worden ist. Die in den letzten beiden Kriegsjahren tatsächlich erzielte Unterbindung des englischen Seeverkehrs nach Holland durch unsere Überwasserstreitkräfte hätte sich nach den Wünschen des Admirals v. Schröder früher durchführen lassen. In erster Linie aber war ein anderer Gedanke maßgebend.

Das Marinekorps ist der Überzeugung gewesen, daß es bei beschleunigter kräftiger Ausnutzung der gegebenen Lage möglich gewesen wäre, in dem der flandrischen Küste vorgelagerten Seegebiet einen Brennpunkt für die Nordseeoperationen zu schaffen und gerade in den ersten Kriegsjahren unseren heimischen Verbänden günstige Gelegenheit zum Schlagen zu geben, die ihnen fehlte. Durch häufige Vorstöße in die östliche Kanalmündung unter Ausnutzung der flandrischen Stützpunkte und durch überraschende Angriffe gegen die in der Straße Dover—Calais stehende Bewachung, die die Engländer um so weniger aufgeben konnten, je kräftigere Tätigkeit wir entfalteten, sollte die britische Seekriegsleitung gezwungen werden, ständig Sicherungslinien mit entsprechendem Rückhalt an Kampfschiffen immer weiter in die Hoofden und die südliche Nordsee vorzuschieben; gegen diese mußten sich dann gute Angriffsgelegenheiten von zwei Seiten bieten, sowohl von Flandern wie von der deutschen Bucht her. Weiterhin, eine je stärkere Bedrohung die in Zeebrügge und Ostende vorhandenen Streitkräfte bedeuteten, um so mehr mußte England auf eine entsprechende dauernde Bewachung der flandrischen Küste bedacht sein, wenn es nicht ständig böse Überraschungen in Kauf nehmen wollte. Dieser Umstand mußte im gleichen Sinne wie die oben erwähnte Entwicklung wirken. — Das Marinekorps hoffte, daß auf solche Weise der ganze Nordseekrieg eine für uns glückliche und vielleicht entscheidende Belebung erfahren würde. Die Probe auf das Exempel ist nicht oder nur unvollständig gemacht worden, und die nachträgliche Betrachtung wäre in gewisser Hinsicht müßig, sie ist hier nur zum Verständnis vieler Bestrebungen und Anordungen des Kommandierenden Admirals erforderlich.

V.

Die feste Küstenverteidigung Flanderns hat die ihr zufallende Aufgabe bis zum letzten Tage voll erfüllt. Die Sicherheit des Küstenbesitzes ist zu keiner Stunde bedroht gewesen, die Seekriegführung hat niemals eine wesentliche Störung erlitten.

Nacheinander entstanden, im Ringen mit Grundwasser und Dünensand, die drei großen weittragenden artilleristischen Werke: Batterie „Tirpitz" westlich Ostende, vier 28 cm-S.K. L./45, fertig Herbst 1915, „Kaiser Wilhelm II." bei Knocke, östlich Zeebrügge, vier 30,5 cm-S.K. L./50, fertig Frühjahr 1916, und „Deutschland" östlich Ostende, drei 38 cm-S.K. L./45, fertig Frühjahr 1917. Dazu kamen in den letzten Jahren 28 cm-Eisenbahngeschütze neuester Bauart und fünf 17 cm-Batterien hinzu. Eine ununterbrochene Kette von älteren schweren Geschützen — Kanonen und Haubitzen —, von modernsten Schnellfeuerbatterien mittleren und kleinen Kalibers zog sich allmählich von der holländischen Küste bis Middelkerke, besonders dichtgedrängt bei Ostende und Zeebrügge; überall dazwischen gestreut gut ausgebaute Infanteriestützpunkte, Scheinwerfer-, Signal- und Nachrichtenanlagen aller Art, ferner ein bis ins kleinste durchgebildetes System von Anlagen zur Befehlsübermittlung, das seinen Mittelpunkt beim Generalkommando in Brügge hatte. Der Feind hat den Ausbau niemals zu hindern versucht. (Stand der artilleristischen Küstenverteidigung August 1918 siehe Anlage.)

Digitized by Google

Die Küstenverteidigung sollte Schutz bieten gegen Landung, gegen Sperrangriffe und gegen Beschießung, ferner unseren vor der Küste operierenden leichten Streitkräften einen gewissen Rückhalt gewähren. Dies alles war natürlich nur bedingt möglich. Das Marinekorps hat fast vom ersten Tage an in zahlreichen Denkschriften, Berichten und Meldungen im Bewußtsein der damit übernommenen Verantwortung die volle Gewähr dafür übernommen, daß eine erfolgreiche feindliche Landung großen Stiles, die eine Bedrohung der Heeresfront- oder der Küstenstellung bedeuten könne, an der flandrischen Küste nicht zu befürchten sei. Diese Zusicherung ist gehalten worden. Wir wissen heute, wie eingehende Erwägungen die britische Admiralität über die Landungsfrage angestellt und welche gewaltigen Vorbereitungen sie zur Durchführung getroffen hat; großzügig, aber doch mehr als phantastisch muten diese Pläne an; die Engländer haben wohl gewußt, weshalb sie im letzten Augenblick vor der Verwirklichung zurückschreckten, und sie haben klug daran getan. Von den militärischen Schwierigkeiten abgesehen, waren schon, rein seemännisch betrachtet, die Vorbedingungen für eine solche Unternehmung so ungünstig, daß sie zum Scheitern verurteilt gewesen wäre. Im übrigen waren wir gerade an den Punkten, die die Engländer für ihre Landung vorgesehen hatten, zum Empfange besonders eingerichtet. Wir haben oft im stillen, wenn immer wieder Nachrichten und Gerüchte über den bevorstehenden großen Landungsangriff kamen, einen solchen Versuch erhofft, bei gesundem Verstande des Gegners ihn für höchst unwahrscheinlich gehalten, niemals ihn gefürchtet.

Anderseits hat das Marinekorps oft betont, daß ein handstreichartiger kleiner Überfall bei Nacht und Nebel zu irgendeinem örtlichen Zweck an irgendeiner Stelle immer möglich und nicht unbedingt zu verhindern sei. Er würde jedoch stets ein Abenteuer ohne irgendwelche nachhaltige Wirkung bleiben und dem Feinde voraussichtlich unverhältnismäßig großen Einsatz kosten. Der seltsame Überfall auf die Mole von Zeebrügge, der den Sperrversuch vom 22./23. April 1918 einleitete, hat mit seinem Ergebnis auch diese Annahme bestätigt.

Die Möglichkeit einer englischen Landung im benachbarten Seeländisch-Flandern oder auf Walcheren unter Bruch der niederländischen Neutralität mußte, da immer wieder Agentenmeldungen über solche angeblichen Absichten an die Oberste Heeresleitung gelangten, gründlich geprüft und die erforderlichen Gegenmaßnahmen mußten erwogen werden. Das Marinekorps hat in verschiedenen schriftlichen Gutachten einen solchen Plan für wenig wahrscheinlich erklärt. Politische und militärische Umstände sprachen dagegen. England konnte kein Interesse daran haben, durch solche Maßnahmen die Niederlande auf unsere Seite zu drängen, damit womöglich zugleich Antwerpen und die Schelde-Mündung unserer Seekriegführung in die Hand zu geben. Der Vormarsch von Walcheren nach Antwerpen wäre schwierig, ein Übergang von dort nach Seeländisch-Flandern kaum durchführbar gewesen, wenn wir schnell handelten und das Südufer der Schelde besetzten. Auf Seeländisch-Flandern allein aber sich mit großen Kräften festzusetzen und von dort unsere rückwärtigen Verbindungen zu bedrohen, wäre den Engländern schwerlich gelungen, schon wegen der Schwierigkeiten des Nachschubes, der sich immer dicht an Zeebrügge und in Reichweite unserer schweren östlichen Küstenbatterien hätte vollziehen müssen.

Ganz anders als mit der Landungsgefahr stand es mit Sperrangriffen des Gegners gegen Ostende und Zeebrügge. Das Marinekorps hat sie in den ersten Monaten fast mit Sicherheit erwartet, stets mit ihnen gerechnet und sie für eine große Gefahr gehalten. Je stärker unsere artilleristische Verteidigung wurde, desto schwieriger und verlustreicher mußten sie für den Gegner werden. Möglich blieb es

Digitized by Google

jedoch immer, daß ein energischer Feind nachts, auch wenn er vorher bemerkt wurde, die Zone des Sperrfeuers durchbrach und gut geeignete Fahrzeuge bis in die Nähe der Schleusen steuerte, um sie dort zu versenken. Umfangreiche Verwendung von Minen, dicht vor den Einfahrten, wäre natürlich ein besserer, ja vielleicht ein sicherer Schutz gegen durchbrechende Sperrschiffe gewesen; aber damit hätten wir uns selbst, wie noch später darzulegen sein wird, die Aus- und Einfahrt für die eigenen Fahrzeuge, besonders für die U-Boote, gesperrt. Es war somit als ein besonderer Glücksumstand zu betrachten, daß der erste große Sperrversuch der Engländer in der Nacht vom 12./13. April 1918 infolge mangelnder Orientierung mißlang, dafür aber ein dicht bei Ostende abgeschossenes Motorboot mit den genauen Operationsplänen für den Angriff in unsere Hand gab. Nach Mond und Flut war mit ziemlicher Bestimmtheit vorauszusehen, wann der Gegner den Versuch wiederholen würde, alle besonderen Abwehrmaßnahmen gerade auch für das Sperrfeuer konnten getroffen werden. Dadurch hat auch der zweite Sperrangriff, in der Nacht vom 22./23. April — so tapfer und rücksichtslos er vor allem von den gegen Zeebrügge angesetzten Sperrkreuzern durchgeführt wurde —, keinerlei militärischen Erfolg gebracht, soviel auch die englischen Zeitungen nachträglich davon zu berichten wußten. Das Aus- und Einlaufen unserer U-Boote ist nicht einen Tag verhindert gewesen, für die Durchfahrt der großen Torpedoboote ergaben sich nur vorübergehende und für die Kriegführung unwesentliche Unbequemlichkeiten. — Ein letzter, gegen Ostende gerichteter Sperrangriff der „Vindictive" in der Nacht vom 10./11. Mai 1918 blieb ein völliger Mißerfolg. Immerhin waren wir zufrieden, daß die Engländer diese Versuche nicht wiederholten; sie auf die Dauer erfolgreich abzuwehren, wären stärkere schwimmende Streitkräfte nötig gewesen, als wir sie besaßen.

Die zahlreichen Beschießungen der Engländer gegen die flandrischen Küstenplätze sind ohne wirklich nennenswerten Erfolg geblieben. Der einzige für uns unangenehme Schaden wurde am 9. Juni 1918 durch einen Treffer gegen das äußere Schleusentor von Zeebrügge angerichtet; es ließ sich jedoch dank der nie versagenden Hilfe unseres Hafenbaumeisters durch Auswechseln des Tores in wenigen Tagen beheben. Die Beschießungen vom September 1917 gegen das Werftgelände von Ostende, die an sich gute Trefferergebnisse hatten und von denen der Gegner viel Aufhebens machte, waren deshalb von untergeordneter Bedeutung, weil mit Rücksicht auf die artilleristische Bedrohung von der Landfront her bereits im Herbst 1916 die Verlegung des Hauptwerftbetriebes von Ostende nach Brügge begonnen und im Frühjahr 1917 beendet worden war. Alle die anderen zahlreichen Beschießungen waren erst recht ohne jede nachhaltige Wirkung. Es muß aber gesagt werden, daß das Verdienst hieran nicht lediglich unserer Küstenverteidigung zuzuschreiben war, sondern in gleichem Maße der offensichtlichen Scheu des Gegners vor etwaigen Schiffsverlusten. Die Sorge um das Material ist im neuzeitigen Seekriege fast überall zu beobachten und spielt oft eine militärisch ungünstige, ja verhängnisvolle Rolle.

Schießtechnisch und seemännisch waren die englischen Beschießungen fast sämtlich mit außerordentlicher Sorgfalt und Geschicklichkeit vorbereitet und durchgeführt; aber immer fehlte der Wille zu energischem Einsatz, ohne den im Kriege ein wirklicher Erfolg nicht zu erzielen ist. Meist hielten die feuernden Verbände sich weit von der Küste; sobald die ersten Geschoßaufschläge unserer Küstenbatterien in ihre Nähe kamen, dampften sie, offenbar ihrer Anweisung gemäß, von dannen. Dabei befanden sie sich nicht nur in den ersten Kriegsmonaten, als wir noch keine oder nur ganz schwache Batterien fertiggestellt hatten, in recht günstiger Lage. Vielmehr haben sich überhaupt durch die Einführung des künstlichen Nebels die Erfolgs-

Digitized by Google

möglichkeiten von Schiffsgeschützen im Küstenkriege ganz wesentlich gebessert. Es ist eine nicht unwichtige Kriegserfahrung, daß der alte Satz: „Un canon à terre vaut un vaisseau sur mer" heute nur noch eingeschränkte Gültigkeit hat. Am 12. Mai 1917 fand eine ausgiebige Beschießung von Zeebrügge mit schwersten Kalibern statt, bei der die Engländer zum erstenmale den früher schon von uns benutzten Kunstnebel in großem Umfange verwandten; und zum erstenmale mußten wir die nicht erfreuliche Feststellung machen, daß auch mit den besten Küstenbatterien gegen einen unsichtbaren Gegner, der sich mit Flugzeugen nach Funkspruchmeldungen einschießt, nach den alten Schießmethoden nichts auszurichten ist. Etwa eine Stunde nach Beginn der Beschießung bekamen wir damals die erste Fliegermeldung über den ungefähren Standort der feuernden Schiffe. Neue Abwehrmittel wurden erprobt und durchgeführt: Schallmeßverfahren, besondere Artilleriefflieger, Beobachtungsmeldung und Leitung durch Funkentelegraphie, Einnebeln der zu schützenden Anlagen. Aber entscheidend blieb doch eigentlich fortan immer die Überlegenheit in der Luft, die gerade für den Beginn der überraschend Angreifende meist auf seiner Seite hatte. So hätten trotz unserer immer stärker werdenden Küstenartillerie die Beschießungen gefährlich werden können, wenn der Feind sich rücksichtsloser eingesetzt hätte. Bei allen Änderungen der Technik und der Taktik erweist sich doch immer wieder für jede Kriegführung, die aufs Wasser hinausreicht, die Unentbehrlichkeit und Unersetzlichkeit kampffähiger schwimmender Streitkräfte; das gilt letzten Endes aber auch für die Küstenverteidigung.

Von den mannigfachen Zweigen des Nachrichten- und Signalwesens war für Küstenverteidigung und Seekrieg weitaus am wichtigsten die Funkentelegraphie. So nützlich auch die vielen anderen Hilfsmittel oft waren — der Erkennungssignaldienst vor der Küste, die Navigationsleitkabel, die von Ostende bis Zeebrügge seewärts ausgelegt waren, die Unterwasserschallgeräte zur Beobachtung herannahender Schraubengeräusche —, an umfassender Bedeutung kam der Funkentelegraphie keines gleich. Auf ihre Entwicklung wurde daher besonderer Nachdruck gelegt. In Brügge wurde eine Großstation errichtet und am 18. März 1916 fertiggestellt, deren Reichweite den ganzen in Betracht kommenden Seebereich bis mit in den Ozean überdeckte; als Reserve diente eine von den Engländern begonnene und von uns ausgebaute Funkenstelle in Antwerpen. In Lisseweghe wurde eine Fliegerleitstation hergestellt, die zur Zentralisierung und Weitergabe des Verkehrs mit den eigenen Flugzeugen diente. Die großen Richtungsanlagen dienten der Peilung und Ortsbestimmung eigener und feindlicher Streitkräfte. Eine Warnstation in Ostende beobachtete besonders den feindlichen Flieger-Funkenverkehr. Der Funkengruppe „Küste" unterstanden eine Funkenstelle in Blankenberghe, 10 Stationen der Küstenbatterien, außerdem 4 Erdtelegraphie-Stationen zur Feuerleitung der Fernfeuerbatterien nach etwaigem Ausfall des Küstenkabels. Das ganze war unter der einheitlichen Leitung der Funkenabteilung des Marinekorps zusammengefaßt. Der anspannenden Arbeit, die Tag und Nacht mit stets gleicher Gewissenhaftigkeit an allen diesen Stellen geleistet wurde, verdanken wir viele Erfolge und die Abwendung manchen Schadens. (Fortsetzung folgt.)

* * *

Digitized by Google

Anlage.

Küstenbefestigung (Stand von August 1918).

Im Abschnitt der 1. Marinedivision von der niederländischen Grenze bis Raversyde (6 km westlich Ostende) sind zur Abwehr feindlicher Unternehmungen 37 Batterien aufgestellt, die sich im wesentlichen um die beiden wichtigsten Punkte der Küste — die Häfen Zeebrügge und Ostende mit ihren Schleusenanlagen — gruppieren.

Gliederung der Küstenartillerie.

Batterie	cm	Mit Schußweite m	Batterie	cm	Mit Schußweite m
I. Artillerieabschnitt Ost — Matrosen-Artillerie-Regiment 1 — (Duinbergen).					
1. Fernkampfgruppe Duinbergen:			3a. Hafenschutzgruppe Zeebrügge:		
Kaiser Wilhelm II. . .	4 · 30,52	37 500	Friedrichsort	4 · 17	21 300
Hessen	3 · 28	27 700	Lübeck	2 · 15	18 700
Braunschweig: Ausweichstellung für . .	4 · 28	27 700	Mole	2 · 15	18 700
Freya	4 · 21	22 600		4 · 10,5	12 700
Hertha	4 · 21	22 600		2 · 8,8	7 000
				4 · 5	6 800
			Kanal	4 · 8,8	9 100
			Leopoldkanal	2 · 5,2	7 100
2. Nahkampfgruppe Knocke:			3b. Hafenschutzgruppe Blankenberghe:		
Schleswig-Holstein . .	2 · 17	24 000	Groden	4 · 28	10 400
Augusta	3 · 15	12 600	Sachsen: Ausweichstellung für	4 · 17	24 000
Hamburg	4 · 10,5	12 700	Kaiserin	4 · 15	18 700
Bremen	4 · 10,5	12 200	Mittel	3 · 10,5	12 700
Leckerbeck	2 · 8,8	7 000	Hafen	4 · 8,8	7 000
Schützennest	6 · 5	3 000			

Ferner können 6 Flakbatterien für Landungsabwehr herangezogen werden.

II. Artillerieabschnitt West — Matrosen-Artillerie-Regiment 2 — (Ostende).					
1. Fernkampfgruppe Ostende-West:			Beseler	4 · 15	18 700
Deutschland	4 · 38	38 000	Antwerpen	4 · 10,5	12 200
Pommern	1 · 38	47 000	3. Hafenschutzgruppe Ostende-Ost:		
Tirpitz	4 · 28	35 000	Hindenburg	4 · 28	12 300
Preußen	4 · 28	27 000	Schlesien	4 · 17	24 000
Hannover	3 · 28	27 000	Ludendorff	4 · 15	18 700
			Blücher	3 · 15	18 700
2. Nahkampfgruppe Mariakerke:			Irene	3 · 15	12 600
Oldenburg	4 · 17	18 300	Eylau	1 · 10,5	12 200
Gneisenau	4 · 17	18 300		5 · 8,8	9 100
Cecilie	4 · 15	15 800		2 · 5,2	7 100
Aachen	4 · 15	18 700		3 · 3,7	3 800
			Friedrich	4 · 8,8	7 000

Als Flankierungs- und Strandbestreichungsgeschütze sind 12 · 6 cm-Bootskanonen, 37 · 3,7 cm-Revolverkanonen bei den Küstenbatterien und 11 · 3,7 cm bei den Stützpunkten eingesetzt.

Zum Beleuchten des Fahrwassers sind 8,8 cm-, 10,5 cm- und 15 cm-Batterien mit Leuchtgeschossen ausgerüstet, 2 · 15 cm- und 4 · 10,5 cm-Leuchtkanonen und 16 · G. 150-, 2 · 120, 1 · G. 110-, 2 · G. 90-, 1 · G. 60-Scheinwerfer bei den Küstenbatterien und 2 · 10,5 cm-Leuchtkanonen und 1 · G. 150-, 1 · G. 90-, 1 · G. 60-Scheinwerfer in den Stützpunkten vorhanden.

Die leichten und mittleren Batterien bis zu 15 cm einschl. sowie die 17 cm-Batterien Gneisenau und Friedrichsort und 21 cm-Batterien Hertha und Freya stehen unmittelbar am Strande (Dünen) und feuern direkt (Anvisieren an Seeziele). Die schweren Batterien stehen bis 3 km landeinwärts — Pommern 13 km — und feuern indirekt (Langbasis- und Küstenrichtkreis bzw. Schallmeßtrupp und Flieger).

Alle Batterien sind an das Küstenkabel angeschlossen. Fernfeuerbatterien haben Funkentelegraphie, die größeren Erdtelegraphie- und Blinkverbindung. Beobachtungs- und Nebenstände liegen alle unmittelbar am Strande (Dünen).

Digitized by Google

Der Staat als Reeder.

Von Prof. Dr. Ernst Schultze, Studiendirektor der Handelshochschule Leipzig.

4. England. (Schluß.)

Eine Verstaatlichung der Seeschiffahrt wie in den beiden genannten britischen Kolonien oder in den Vereinigten Staaten ist in England nicht versucht worden. Allerdings hat der Staat auch hier souverän in die Handelsschiffahrt eingegriffen; allein man hatte immer den Eindruck, daß dies nur für die Dauer des Krieges geschehen sollte. Der außerordentlich scharfen Kritik, die von den Reedern und einem großen Teil der englischen Presse an diesen Maßnahmen geübt wurde, lag kaum irgendwelche Befürchtung zugrunde, die Regierung könne das System der Zwangswirtschaft dauernd beibehalten wollen, das sie während des Krieges durch Beschlagnahme eines erheblichen Teils der Frachtschiffsräumte und durch Bestimmungen für die Werften geübt hatte.

Die Eingriffe des englischen Staates in die Seeschiffahrt gehen am klarsten aus einem kleinen Vergleich der 12 Monate August 1915 bis Juli 1916, in denen noch die private Leitung obwaltete, mit dem gleich langen Zeitraum August 1917 bis Juli 1918 hervor, in welchem nun der Staat die volle Befugnis über Schiffe und Ladungen ausübte.

Im ersten Zeitraum zeigte die Lebensmitteleinfuhr eine Abnahme von 4 v. H. an Gewicht bei einer Zunahme an Kosten von 40 v. H. gegenüber den Friedenszahlen, im zweiten war die Gewichtabnahme 33 v. H. bei einer Zunahme der Kosten von 76 v. H., so daß bei Berücksichtigung der Gewichtsabnahme die Zunahme der Kosten sich dort auf 46 v. H., hier auf 163 v. H. stellt. Die Einfuhr von Rohstoffen zeigte im ersten Zeitraum eine Gewichtsabnahme von 16 v. H., im zweiten eine solche von 56 v. H. Der Kostenvergleich bei Berücksichtigung der Gewichtsabnahme ergibt eine Zunahme dort von 27 v. H., hier von 126 v. H. Im ganzen ging die Einfuhr im ersten Zeitraum dem Gewicht nach um 15 v. H., im zweiten um 37 v. H. gegenüber dem Frieden zurück.

Der Wert der Ausfuhr betrug in der ersten Zeit 61, im zweiten Zeitraum 44 v. H. des Wertes der Einfuhr.

Die Regierung zog die englischen Schiffe auf die kürzeren Verkehrswege zusammen, mit dem Ergebnis, daß die Frachten auf anderen Straßen in die Höhe getrieben wurden, und für die ausländischen Schiffe kam so neben der Furcht vor den U-Booten auch der Reiz einer weit einträglicheren Verwendung in anderen Weltgegenden. Was der Staat durch die Zusammenfassung der englischen Schiffe gewann, wurde mehr als aufgewogen durch den Verlust an ausländischen Schiffsräumten, die er nicht in seiner Gewalt hatte. „Als der Staat die Leitung hatte, gingen Güte und Menge der Zufuhren zurück, die Preise wurden in die Höhe geschraubt, unsere Zahlkraft durch Ausfuhr wurde gelähmt und die Verschuldung ans Ausland stark gesteigert. Es ist nachgewiesen worden, daß selbst mit dem unbegrenzten Kredit der Nation hinter sich der Staat die Bedürfnisse der Nation nicht so befriedigen kann, wie es die private Unternehmung konnte*)."

In den Schiffbau griff der englische Staat im Frühjahr 1917 ein, als die Schiffsverluste durch die deutschen Tauchboote sich so empfindlich geltend machten, daß die Regierung mit aller Kraft danach strebte, die mit Reparaturen überbürdeten Privatwerften zu entlasten. Sie rief daher, dem amerikanischen Vorbilde folgend, staatliche Werften ins Leben, die neue Schiffe so schnell wie möglich bauen sollten. Ohne Rücksicht auf Kosten oder Rentabilität wurden drei Werften in Chepstow, Beachley und Portbury mit einem Kostenaufwand von zusammen 1 349 489 £ geschaffen, wozu noch 69 492 £ für neue Maschinen traten. Bis zum Kriegsende haben diese Staatswerften, an die man, wie gewöhnlich,

*) Bericht der Liverpooler Reedervereinigung, angeführt nach der „Schiffahrts-Zeitung", 29. 3. 19, S. 5.

Digitized by Google

die übertriebensten Erwartungen knüpfte, nicht ein einziges Schiff fertiggestellt. Daß sie bei der Reederpresse die schärfste Kritik fanden, ist selbstverständlich. So verurteilte das Liverpooler Journal of Commerce am 26. Juni 1918 das „erbärmliche und kostspielige Durcheinander auf den Staatswerften". Als Verwahrung gegen die Schiffbaupolitik der Admiralität legten im Herbst 1917 die Mitglieder des Advisory Shipbuilding Committee ihr Amt nieder. Sie begründeten das damit: Die für die drei Staatswerften gewählten Plätze seien für den Zweck schlecht geeignet und die Arbeiten trotz der hohen Kosten ohne Genehmigung des Schatzamtes und ohne Einholung von Kostenanschlägen bereits begonnen. Neue Schiffe würden dringend gebraucht, und während das erste Schiff auf den neuen Werften frühestens im Oktober oder November 1918 fertiggestellt werden könnte, würde den bestehenden Werften Material und Arbeiter entzogen*).

Für das Jahr 1917/18 wurden dem englischen Schiffahrtsamt an staatlichen Mitteln 95 Mill. £ bewilligt, die in der Hauptsache durch Frachteinnahmen wieder eingebracht werden sollten. In Wirklichkeit aber beliefen sich die Frachteinnahmen nur auf etwa 57 Mill. £, während die Ausgaben des Schiffahrtsamtes 195 Mill. £ erreichten. Es ist danach nicht verwunderlich, daß die Regierung sehr kleinlaut wurde und bekanntgab, sämtliche für staatliche Rechnung gebauten Schiffe sollten verkauft werden. Sie wurden an einheimische wie auch an ausländische Reeder abgestoßen.

Damit dürften auch die Pläne der „Fabian Society", soweit sie sich auf Sozialisierung der Schiffahrt beziehen, erledigt sein. 1900 gab Bernard Shaw in ihrem Auftrag einen Sammelband heraus, der forderte: der Absatz der britischen Kolonien in England solle nicht sowohl durch Zolldifferenzierung gefördert werden, wie dies der Kolonialminister Chamberlain vorschlug, als durch Frachtdifferenzierung, indem man nämlich die Handelsflotte verstaatliche und die Frachtkosten auf öffentliche Rechnung übernehme. Zur Förderung der wirtschaftlichen Interessen des Mutterlandes sollten Produktionsprämien und durch Eisenbahnverstaatlichung ermöglichte sehr billige oder gar kostenlose Landtransporte dienen**). In ihren neueren Veröffentlichungen ist die Fabian Society auf diese außerordentlich weitgehenden Pläne nicht zurückgekommen, sondern hat klugerweise die Handelsflotte ganz aus dem Spiele gelassen.

5. Frankreich.

Die französische Handelsflotte hat seit Jahrzehnten nichts Hervorragendes geleistet. Sie hat sich so daran gewöhnt, durch Schiffahrtssubventionen und Schiffbauprämien der Regierung unterstützt zu werden, daß sie nur dann auf eigenen Füßen stehen kann, wenn sie vor dem Wettbewerb anderer Völker sicher ist. Nicht einmal im Verkehr mit den französischen Kolonien spielen die französischen Kauffahrteischiffe die führende Rolle. So trat vor dem Kriege in Ostasien, wo Frankreich doch ein ausgedehntes Kolonialreich besitzt, seine Handelsflagge völlig hinter anderen Flaggen zurück.

Der Krieg nahm die Kauffahrteiflotte Frankreichs stark mit. 1915 wurde daher ein Ausschuß zur Beratung der Mittel und Wege des Wiederaufbaues der Handelsflotte eingesetzt. In erster Linie hatte dieser Ausschuß eine Regierungsvorlage zu prüfen, auf Grund derer den Reedern vom Staate eine Summe von

*) „Morning Post", 23. 11. 17.

**) Fabianism and the empire. A manifesto by the Fabian Society edited by Bernard Shaw. London 1900; Fabianism and the fiscal question (Fabian Tract Nr. 116). London 1904.

Digitized by Google

200 Mill. fr. vorgeschossen werden sollte, um sofort mit dem Bau von Frachtschiffen zu beginnen. Im November 1916 erstattete der Ausschuß in der Kammer seinen Bericht. Er schlug vor, die beabsichtigte Summe von 200 auf 160 Mill. fr. herabzusetzen, wovon 100 Mill. zum Bau, 60 Mill. zum Ankauf von Schiffen verwendet werden sollten. Erst am 30. 3. 17 nahm der Senat in erster Lesung diesen Entwurf ohne Widerspruch an, nachdem die Kammer ihm ihre Zustimmung erteilt hatte. Am 13. April wurde das Gesetz rechtskräftig. Es bestimmt, daß der Staat vom Tage der Veröffentlichung des Gesetzes bis zum Ablauf von 18 Monaten nach Unterzeichnung des Friedens durch den Minister der öffentlichen Arbeiten und der Transporte den französischen Reedern des Mutterlandes oder der französischen Kolonien gegen Bürgschaften und bestimmte Bedingungen einen Teil der zum Ankauf oder Bau von Frachtschiffen mit mechanischer Fortbewegung nötigen Gelder bis zum Betrage von 160 Mill. fr. vorschießen kann. Nach Artikel 1 des Gesetzes muß der Bau dieser Schiffe auf französischen Werften ausgeführt werden. Von dieser Bestimmung kann in Ausnahmefällen abgesehen werden. Die Reeder haben die vom Staat geleisteten Vorschüsse mit 6 v. H. zu verzinsen. Indessen werden ihnen 2 v. H., also der dritte Teil der Zinssumme, so lange zurückerstattet, wie sie das betreffende Schiff in den Dienst der französischen Kolonialschiffahrt stellen; diese 2 v. H. werden zu gleichen Teilen vom Mutterlande und den Kolonien getragen. Die Vorschüsse sollen von den Reedern in Jahresraten zurückgezahlt werden. Gegen den Übergang der Schiffe oder ihrer Nutznießung an Ausländer sind in Artikel 9 Bestimmungen vorgesehen*).

Dieses Gesetz wurde bald nicht mehr als ausreichend erachtet. Die Schiffsknappheit wuchs. Es wurde daher ein Gesetz über die allgemeine Beschlagnahme der Handelsflotte am 15. 2. 18 erlassen und am 10. 3. in Kraft gesetzt. Schon seit dem Juli 1917 hatte die französische Handelsflotte unter zahlreichen Kontrollmaßnahmen gestanden: Die Regierung hatte sich die Verfügungsgewalt über die Schiffe, über ihre Reisewege, über ihre Ladungen und die Frachtsätze gesichert. Nun schritt sie auf diesem Wege weiter, indem sie die allgemeine Beschlagnahme der Handelsschiffe durch ein System gesetzlich aussprach. Regierung und Parlament gingen dabei von der Ansicht aus, daß dadurch eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit während des Krieges und gleichzeitig eine unparteiische Behandlung aller Reeder gesichert würde.

Das System arbeitete ebenso schlecht wie die staatlichen Schiffbaumaßnahmen. Trotzdem wurden sie nach dem Kriege fortgesetzt. Im Dezember 1918 kündigte der Kommissar für die Handelsmarine seine Absicht an, im Laufe der nächsten 5 Jahre 3 Mill. T für 2 Milliarden fr. für die Staatsflotte zu bestellen. Die Reeder erhoben durch ein Schreiben des Präsidenten des Vereins französischer Reeder, Pérouse, an den Ministerpräsidenten**) Einspruch: Diese 2 Milliarden, die eine schwere Belastung der Steuerzahler darstellten, könnten sie sich ohne weiteres selbst verschaffen, ohne jede Kosten für den Staatsschatz; sie wären dann in der Lage, selbst ihre Schiffe entsprechend den eigenen Bedürfnissen zu bauen. Es handle sich also nur darum, daß die französischen Werften die Möglichkeit erhielten, mit den ausländischen wettbewerbsfähig zu bauen. Wollte man aber Handelsflotte wie Seefischerei verstaatlichen, so verwickele man das Land in ein kostspieliges Abenteuer, das den Finanzen Frankreichs in schwieriger Lage eine bedeutende und überflüssige Anspannung zumute.

Dennoch hielt die Regierung, trunken durch ihre Erfolge in Versailles und St. Germain, an ihrem Riesenprogramm fest. Nur mühsam ließ sie sich herbei,

*) Näheres siehe im „Weltwirtschaftlichen Archiv" Bd. 11 Heft 2 vom Oktober 1917.
**) In dem Finanzblatt der „Information", 1. 1. 19.

Digitized by Google

die ursprünglich geforderte Summe von 2 auf 1,08 Milliarden fr. herabzusetzen. Die Regierung wollte so viel Schiffe wie möglich bauen. Bis zum 1. 7. 22 wünschte sie auf französischen Privatwerften mindestens 696 000 T hergestellt zu sehen. Aus einem Bericht des Ministers für Handelsschiffahrt ergab sich jedoch Anfang 1920, daß die französischen Privatwerften imstande zu sein glaubten, in den drei Baujahren 1919/20—1921/22 1 255 000 T zu liefern. Tatsächlich beliefen sich die Bestellungen bereits auf 729 000 T, worunter 215 000 T für Rechnung der Regierung, der Rest für Rechnung von Reedereien. Nach dieser Rechnung hätte man also die Bestellungen noch um 526 000 T ausdehnen können.

Tatsächlich wurden jedoch während des Jahres 1919 auf französischen Werften nicht mehr Schiffe als zusammen 18 500 T fertiggestellt, also nur ein lächerlicher Bruchteil. Namentlich der Bau von Stahlschiffen macht nur sehr langsame Fortschritte, da es an gelernten Arbeitern fehlt; man pflegte in Frankreich den Segelschiffbau vorzuziehen. Ob das Land auf seinen Werften wirklich den Riesenplan der Regierung durchführen könnte, mag stark bezweifelt werden. Selbst wenn es ihm nun, nachdem es durch die Annektion Elsaß-Lothringens und die Besetzung des Saargebietes seine Stahlerzeugung hat verdoppeln können, gelingt, das nötige Material zu beschaffen, so müßte doch die dreifache Zahl gelernter Werftarbeiter gegenüber den vor dem Kriege beschäftigten 22 000—25 000 Arbeitern zur Verfügung stehen. Auch die Bemannung der Schiffe würde Schwierigkeiten machen.

Indessen galten solche Bedenken bei den französischen Staatsmännern nichts. Das Gesetz vom 25. 3. 18 sollte nicht nur durchgeführt werden, vielmehr wurde der Kammer am 5. 8. 19 ein Regierungsentwurf vorgelegt, der eine doppelt so hohe Summe, wie sie 1918 schon bewilligt worden war, forderte. Die alten Subsidiengesetze hatte man inzwischen fallen lassen: sowohl das von 1906 wie seine drei Vorgänger (1881, 1895 und 1902). Ging doch das Gesetz von 1918 weit darüber hinaus. Die Regierung war nun sogar imstande, Schiffbauaufträge an andere Länder zu vergeben. So hatte der französische Staat während des Krieges der Foundation Company in Nordamerika 40 hölzerne Segelschiffe von je 3000 T in Auftrag gegeben und sich die Möglichkeit gesichert, diese Bestellung bis auf 120 Schiffe zu erhöhen. Der Baupreis war auf 123 $ die Tonne festgesetzt. Meines Wissens hat man jedoch von der Erhöhung des Bauauftrages abgesehen, weil die französische Valuta im Vergleich mit der nordamerikanischen auf den 3.—4. Teil des Paristandes sank. Indessen wurden einige Schiffe englischen Werften in Auftrag gegeben, obwohl auch der englische Devisenkurs dem französischen bedeutend überlegen ist.

Erst im Juni 1920, als die Geschäftslage in der Weltschiffahrt sich empfindlich verschlechterte, kam es in der Kammer zu scharfen Angriffen auf das System der Staatsflotte. Der sozialistische Abgeordnete Bouisson, ehemaliger Staatskommissar der Seetransporte, vertrat die Theorie, eine Staatsflotte sei vor allem zur Entwicklung der französischen Kolonien erforderlich. Wenn keine Flotte von „Staatsinteresse" geschaffen würde, würde man die Zukunft der Kolonien und des Landes selbst für immer aufs Spiel setzen. — Der Abgeordnete und Vorsitzende der Handelskammer von Marseille, Giraud, einer der ersten Sachverständigen in Schiffahrtsangelegenheiten, widersprach kräftig und wies auf die großen Nachteile einer vom Staat geleiteten Schiffahrt hin. Der Reeder, dem jede Möglichkeit genommen sei, die Betriebsergebnisse zu beeinflussen, würde die Rolle eines verantwortungslosen Beamten führen. Verantwortungslosigkeit sei aber der mächtigste Faktor für Unordnung und Vergeudung. Aus einem Gesetzentwurf, der während Bouissons Tätigkeit als Staatskommissar aus-

Digitized by Google

gearbeitet, aber dann nicht vorgelegt wurde, führte Giraud einen Satz an, nach dem „der Staat allein auf Gewinne verzichten, ja sogar nötigenfalls Opfer bringen kann, um seine unabweisliche Verpflichtung zu erfüllen, die Wohltaten seiner Organisation über das ganze Land zu verteilen". Vom Haushaltsstandpunkt aus nannte Giraud diesen dauernden unbegrenzten Fehlbetrag ein Verderben. Vom Kaufmannsstandpunkte aus wäre es ein unlauterer Wettbewerb gegen den freien Reeder, gegen den er nicht hochkommen könne und der dieses für das Gedeihen der Nation so wichtige Gewerbe dem Verfall und der Vernichtung ausliefere*). — Aber selbst Giraud hielt Postdampfersubventionen für den Verkehr Frankreichs mit seinen Kolonien und bestimmten anderen fremden Ländern für selbstverständlich: das nationale Interesse und das Prestige der französischen Flotte forderten das.

Es ist von tiefer Bedeutung, daß gerade ein sozialistischer Abgeordneter das System der staatlichen Handelsflotte so weit ausgedehnt hatte und es nun mit Gründen verteidigte, die, wie die weitere Erörterung ergab, nicht auf Tatsachen beruhten. Denn als Bouisson zur Begründung seiner Auffassung die Ergebnisse des Staatsbetriebes rühmte — es sei ein Gewinn von 109 Mill. fr. erzielt worden — ergab sich durch die Ausführungen des Berichterstatters Dior und des Unterstaatssekretärs der Finanzen Brousse, daß diese Summe aus der Luft gegriffen war: es handelte sich um einen bloßen Überschlag, und Bouisson mußte zugeben, daß zwar die Passiva dieses Kontos bekannt seien, nicht aber die Aktiva; letztere sind in der Höhe von 900 Mill. fr. nach Berechnungen aufgestellt, die Giraud als durchaus hypothetisch bezeichnete. Auch der Prüfungsausschuß des Finanzministeriums mußte diesen Gewinn als trügerisch erklären — in Wirklichkeit stellte sich ein Verlust heraus.

Nach dem Gesetzentwurf von 1919, der die Bewilligung der gewaltigen Summe von 1,83 Milliarden fr. für den Wiederaufbau der Handelsflotte gefordert hatte, die auf 1,08 Milliarden fr. heruntergesetzt worden waren, sollte die französische Kauffahrteiflotte nach Abzug des Kriegsverlustes von**) 930 000 T sich belaufen

	auf	1 390 000 T
wozu bis zum 1. Juli 1922 treten sollten:		
Anteil aus der beschlagnahmten deutschen Handelsflotte . .		400 000
Neubauten in Deutschland gemäß Friedensvertrag		150 000
Während des Krieges gekauft, gebaut oder beschlagnahmt .		700 000
Im Bau am 30. Juni 1913:		
In Frankreich auf Bestellung des Staates		183 000
Auf private Bestellung		417 000
Im Ausland auf Bestellung des Staates		235 000
Im Ausland auf private Bestellung		637 000
		4 112 000

Indessen wünschte die Regierung, die französische Handelsflotte auf 6 000 000 T zu bringen, so daß noch immer 1 888 000 T fehlen würden.

Heute dürfen Regierung und Parlament froh sein, daß dieser Plan nur zum Teil durchgeführt werden konnte. Denn nach einem Anfang 1921 von dem Unterstaatssekretär über die staatliche Handelsflotte erstatteten Bericht beläuft sich der Verlust auf täglich rund 1 Million fr. Die täglichen Betriebskosten eines Fracht- und Personendampfers von 5400 T sind zwischen 1913 und 1920 um 370 v. H., die eines reinen Frachtdampfers (von 7000 T) um 480 v. H. gewachsen***). Innerhalb weniger Monate wird sich der Fehlbetrag also auf so

*) „Industrie- und Handelszeitung", 30. 6. 20.
**) „Wirtschaftsdienst", 9. 1. 20.
***) Siehe die genauen Ziffern im „Wirtschaftsdienst", 3. 6. 21.

Digitized by Google

gewaltige Summen belaufen, daß die staatliche Kauffahrteiflotte Frankreichs vor derselben Katastrophe steht, wie sie die nordamerikanische durchmacht.

Am Jahresende 1921 fand in der Kammer eine lebhafte Aussprache über die Auflösung der staatlichen Handelsflotte statt. Seit dem Friedensschluß hat sie mit Unterbilanz gearbeitet. Der Unterstaatssekretär erklärte, daß die Verluste beim Verkauf der Schiffe 900—950 Mill. fr. betrügen, weil die Schiffe nicht gleich nach Friedensschluß, als der Preis für Schiffe sehr hoch war, verkauft worden seien, sondern erst, als die Preise stark gesunken waren. Dadurch seien auch die großen Betriebsverluste entstanden. Der Staat sei eben für diese Art von Unternehmungen nicht geschaffen*).

Vielleicht besinnt man sich in Frankreich darauf, daß die staatliche Verkehrspolitik, will sie der Schiffahrt dienen, sich noch auf andere Wege richten kann. Beispielsweise sind die Bahnhofsverhältnisse einzelner Hafenstädte ungemein verbesserungsbedürftig. So besitzt Cherbourg einen Bahnhof, der 63 Jahre alt ist und dessen Einrichtung den Zeitansprüchen nicht mehr genügt, zumal da der Unterbau der Eisenbahn an vielen Stellen schadhaft ist. Dasselbe gilt für Brest. Zudem vermag keine staatliche Förderung der Schiffahrt die nötige Kraft einzuhauchen, falls nicht auch die französische Kaufmannschaft sich zu größerer Tatkraft und Umsicht aufschwingt. Wie bezeichnend war es doch, daß vor 1914 im Großhandel der französischen Seehäfen (namentlich Havre und Marseille) nicht zuletzt die deutsche Kaufmannschaft an führender Stelle stand**). Hier wehte der scharfe Wind des internationalen Wettbewerbs. Draußen auf den Meeren aber und in dem französischen Schiffsverkehr mit fremden Völkern, für die der Gewaltfriede von Versailles nicht gilt, weht er noch heute. Die französische Staatsflotte kann ihm sicherlich nicht standhalten; die Privatreedereien Frankreichs aber werden nur dann dazu imstande sein, wenn sie seit der Vorkriegszeit eine ganze Menge gelernt haben sollten.

6. Andere Länder.

In schnellem Fluge sei ein Blick auf die Staatsschiffahrt anderer Länder geworfen. Denn daß die staatlichen Reedereibetriebe der angelsächsischen Kolonien und der Vereinigten Staaten Schule machen würden, war vorauszusehen.

In Belgien veranlaßte die Regierung im Jahre 1916 die Errichtung einer Schiffahrtsgesellschaft, des Lloyd Royal Belge, an der sie sich mit 25 Mill. fr. Schuldverschreibungen beteiligte. Während der ersten 3 Jahre brachte das Unternehmen Gewinn. 1920 verdunkelten sich die Aussichten. Auch hier sah die Geschäftsleitung den Rückgang der Frachtsätze, der nach Beendigung des Krieges eintreten mußte, nicht voraus, kaufte vielmehr immer noch Schiffe zu viel zu hohen Preisen. Im Jahre 1921 übernahm der Staat die Gewähr für weitere 75 Mill. fr. Schuldverschreibungen, die die Gesellschaft ausgeben mußte. Heute aber ist der Lloyd Royal Belge, weil er die Forderungen seiner Gläubiger nicht befriedigen kann und mit steten Fehlbeträgen wirtschaftet, dauernd genötigt, die staatliche Hilfeleistung anzurufen. Das Aufsichtsrecht, das der Staat infolge seiner Kapitalbeteiligung über alle Geschäfte der Gesellschaft besitzt, nützt ihm heute nichts mehr. Während des Krieges mag er Gewinn erzielt haben; wenigstens schätzt der Abgeordnete Segers, der in Havre als Minister die Schiffahrtsangelegenheiten zu verwalten hatte, den Gewinn des Fiskus aus den Kriegstransporten auf 56 Mill. fr. Indessen war dies doch nur eine Zahlung.

*) „Temps“, Paris, 2. 12. 21.

**) Kurt Wiedenfeld, Das Persönliche im modernen Unternehmertum. Leipzig 1911. Duncker & Humblot. S. 16ff.

Digitized by Google

die eine Regierungsabteilung an die Kasse einer anderen leistete. Jetzt hat das aufgehört, die Gewinne sind zu Verlusten geworden, man weiß nicht, was geschehen soll.

Ebenfalls im Jahre 1916 hat Portugal, und zwar auf dem bequemen Wege der Beschlagnahme und eigenen Verwendung deutscher Dampfer, eine staatliche Handelsflotte ins Leben gerufen. Die Gesellschaft, die die Firma Transportes maritimos do estado führt, hat jetzt ihr Ende gefunden, nachdem sie einen Fehlbetrag von 45 Mill. Escudos erwirtschaftet hatte. Die Regierung war daher klug genug, Ende 1920 ein Gesetz einzubringen, das vom Parlament genehmigt wurde: die staatliche Handelsflotte müsse aufgelöst werden, um diese Schuldsumme zu bezahlen. Die Auflösung soll durch Abordnungen geschehen, die sich keineswegs nur aus Staatsbeamten zusammensetzen dürfen, sondern auch Ein- und Ausfuhrkaufleute und andere Sachverständige umfassen sollen. Es war die höchste Zeit, denn die Staatsschiffe unterlagen wiederholten Pfändungen und Beschlagnahmungen. Jedesmal, wenn ein solches Mißgeschick in ausländischen, ja sogar in portugiesischen Häfen eintrat, gab es neue Unkosten. Dazu kamen noch weitere Einwände. Es dürfte in Portugal kaum jemand geben, der die Auflösung dieser Staatsflotte bedauert.

Manche unserer Gegner haben von der durch den Raubfrieden von Versailles und von St. Germain geschaffenen Möglichkeit Gebrauch gemacht, den Staat durch die Aneignung deutscher und österreichischer Handelsschiffe zu bereichern, für die eine Entschädigung nicht zu leisten war. So ist auch Italien zu einer staatlichen Kauffahrteiflotte gekommen, die aus 19 früher deutschen Dampfern von 77 601 Br. R. T. nebst 15 früher österreichisch-ungarischen Frachtdampfern von 69 557 Br. R. T. besteht. Außerdem verfügt die Regierung über 5 Frachtdampfer von 19 227 Br. R. T., 5 kleine Personendampfer von 9 910 Br. R. T., 2 ehemals griechische Schiffe von 1 701 Br. R. T. und einige Fährboote, die zum Verkehr zwischen Sizilien bezw. Sardinien und dem italienischen Festlande dienen. Insgesamt setzt sich die staatliche Handelsflotte Italiens, die der Direzione Generale dell'Esercizio della Navigazione untersteht, aus 51 Schiffen mit einem Raumgehalt von 181 000 Br. R. T. zusammen. 7 von diesen Schiffen (darunter 5 ehemals deutsche) sind übrigens der Cooperativa Garibaldi überwiesen worden, einer Reederei, deren Betrieb nach kommunistischen Grundsätzen geleitet wird*).

Wenn ich nicht irre, ist auch der Ursprung der polnischen Staatsflotte ein ähnlicher. Für 1920 wird ihr Rauminhalt auf folgende Ziffern angegeben**):

Lastkähne . . .	364	(über 600 T 4, bis 600 T 49, bis 400 T 269, bis 200 T 38, bis 150 T 4).
Dampfer . . .	40	(Schlepper 26, Personendampfer 9, Hilfsdampfer 5).

Befördert wurden mit Dampfern

1. Klasse	5 037 Fahrgäste	Gepäck	98 t
2. Klasse	44 071 Fahrgäste	Waren	523 t

Auf Lastkähnen

Inlandswaren	7 017 t	Amerikanische Waren . . .	16 050 t

In verschiedenen Ländern haben sozialistische Bestrebungen auf Sozialisierung der Schiffahrt hingewirkt. In den Niederlanden und Skandinavien haben diese Bestrebungen keinen Erfolg gehabt; wohl aber in Rußland.

*) „Wirtschaftsdienst", 15. 4. 21.
**) „Industrie- und Handelszeitung", 4. 11. 20.

Digitized by Google

So hat 1917 die dortige Regierung die Übernahme der gesamten russischen Handelsflotte mit Ausnahme weniger kleiner Schiffe angeordnet. Daß diese bolschewistischen Wirtschaftsversuche *mit dem Tode der sozialisierten Betriebe zu endigen pflegen*, selbst wenn ihnen jeder Wettbewerb ferngehalten wird, ist zu bekannt, als daß es weiterer Darlegung bedürfte.

Auch in *Deutschland* hat es an Bestrebungen zur „Sozialisierung" der Schiffahrt und ihrer Nebenbetriebe (des Schiffbaus und der Fischerei) nicht gefehlt. Auch diese mehr oder minder wilden Versuche der Revolutionszeit haben mit den größten Mißerfolgen geendet. Die Reichswerften, die bis dahin Kriegsschiffe gebaut und ausgebessert hatten, vermochten in den Monaten, da die Sozialisierungsbewegung die höchsten Wellen schlug, keiner der neuen Arbeitsaufgaben auch nur entfernt gerecht zu werden. Vielmehr mußte die Kieler Reichswerft aus der Staatskasse sehr hohe Zuschüsse erhalten, weil ihre Erzeugnisse weit teurer waren, als der Markt (trotz seinem Hunger nach Waren) ausgeben konnte. Ganze 2 Handelsdampfer von 8000 t Tragfähigkeit wurden in mehreren Monaten fertiggestellt; nach den Versailler Bestimmungen mußten sie an die Verbandsmächte abgeliefert werden. Dann liefen ein paar Fischdampfer vom Stapel. Allerdings wurde die Tätigkeit der Kieler Reichswerft durch die Verbandsmächte nach Kräften behindert; eines der beiden großen Schwimmdocks wurde ihr geraubt, das zweite ist inzwischen wohl ebenfalls fortgeschleppt worden. Erst in der zweiten Jahreshälfte 1920 scheint man wieder bessere Arbeitsleistungen erzielt zu haben. Es wurden nun Fischdampfer in Trockendocks auf Stapel gelegt. Auch beschäftigt sich die Werft jetzt mit der Herstellung von Bahn- und Triebwagen sowie von Haushaltungsgegenständen (elektrischen Bügeleisen, Gießkannen, Wannen aus Zink usw.), die uns hier nicht interessieren. Die Werft steht nun unter kaufmännischer Leitung und bildet einen Teil der „Reichswerke A.-G." in Berlin, die ihrerseits der „Reichstreuhandgesellschaft" unterstehen. Über ihre Leistungen und ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Gebiet des eigentlichen Schiffbaus läßt sich im Augenblick ein Urteil wohl kaum gewinnen.

Sowohl die Staatswerften Deutschlands wie auch viele Werftbetriebe und staatliche Handelsflotten des Auslands (Australiens und Kanadas, Frankreichs und Belgiens) dienen heute nicht mehr nur den Zwecken von Schiffahrt und Handel, sondern einem *Nebenzweck*, der sich zeitweise stark in den Vordergrund schob: der *Unterbringung von Erwerbslosen*. Um zu verhüten, daß die Arbeitslosigkeit noch weiter um sich greift, werden diese Staatsbetriebe aufrechterhalten oder gar ausgedehnt — gleichgültig, was sie an Kosten verschlingen. Damit kommen wir zu der allgemeinen Frage: Ist es denkbar, den Staatsbetrieb in der Schiffahrt und im Schiffbau aufrechtzuerhalten — und welche Wirkungen muß dies haben?

7. *Theoretisches.*

Man hat dem Staatsbetrieb als solchem vorgeworfen: er arbeite langsam, schwerfällig, unwirtschaftlich und besitze nicht die Fähigkeit der Anpassung; in Zeiten der Hochkonjunktur wisse er nicht schnell genug mitzugehen, in Zeiten sinkender Konjunktur nicht rasch genug abzubauen; für Feinarbeit eigne er sich überhaupt nicht. In all diesen Richtungen sei ihm der Privatbetrieb überlegen.

Es ist hier nicht der Ort, alle diese Vorwürfe auf ihre Berechtigung zu untersuchen und ihnen gegenüberzustellen, worin etwa der Staatsbetrieb dem Privatbetrieb überlegen ist. Letztere Frage läßt sich allgemein überhaupt nicht entscheiden. Vielmehr sind dafür die Eigentümlichkeiten der Nationen von entscheidender Bedeutung: d. h. nicht etwa nur die verfassungs- und verwaltungs-

Digitized by Google

mäßige Stellung der Staatsbetriebe innerhalb ihrer Gesamtwirtschaft, sondern auch die Tüchtigkeit, der Arbeitseifer und die Umsicht ihrer Beamtenschaft, ferner die Gliederung der Volkswirtschaft, von der die Staatsbetriebe einen Teil bilden, und anderes mehr.

Auch würde die Frage selbst mit dieser Gegenüberstellung, wollte man sie für jedes Land einzeln vornehmen, noch keineswegs entschieden sein. Denn es ist denkbar, daß ein Staatsbetrieb dauernd mit Verlust arbeitet — und dennoch aus wirtschaftlichen oder kulturellen Gründen nicht entbehrt werden kann. So ist im Eisenbahnwesen die Tatsache, daß die wichtigsten Linien vom Staat und nicht von Privatgesellschaften betrieben werden, von größerer und viel weiter reichender Bedeutung, als der Laie anzunehmen pflegt. Es wird dadurch erfahrungsgemäß nicht nur eine größere Betriebssicherheit verbürgt, sondern auch für die Personen- und Güterbeförderung ein geringeres Schwanken der Beförderungssätze, das auf die Volkswirtschaft günstig einwirkt; zudem verschwinden infolge der Verstaatlichung die Eisenbahnpapiere von der Börse, während sie in Ländern mit privatem Eisenbahnbetrieb so recht die Spielpapiere zu sein pflegen (siehe die Vereinigten Staaten), also Ausschreitungen der Spekulation und schwere Finanzkrisen herbeizuführen oder wesentlich zu verstärken pflegen.

Von den Schiffahrtspapieren wird man dies jedoch nicht behaupten können. Ihre Aktien waren selbst in England, dessen Handelsflotte die aller anderen Länder um ein Mehrfaches überstieg, niemals in ähnlichem Maße Gegenstand der Spekulation geworden. Als bedeutsamste Gründe für den Staatsbetrieb des Kauffahrteiwesens ließen sich also wohl nur solche angeben, die entweder aus Befürchtungen über Kapitalmangel oder über ein anderes Zurückbleiben der Seeschiffahrt herzuleiten wären oder aus Rücksichten auf den überseeischen Handel oder endlich aus einer berechtigten Unzufriedenheit mit den privaten Seeschiffahrtsunternehmungen, sei es in technischer oder organisatorischer oder kaufmännischer Hinsicht.

Von solcher Unzufriedenheit konnte vor 1914 und kann wohl auch heute nirgends gesprochen werden — mit Ausnahme Frankreichs. Daß jedoch der französischen Handelsflotte der mangelnde Unternehmungsgeist durch Verstaatlichung nicht eingehaucht werden kann, nachdem jahrzehntelange Staatszuschüsse die privaten Reedereien dort nicht zu größerer Tüchtigkeit zu erziehen vermochten, dürfte um so weniger zweifelhaft sein, als der Bürokratismus in Frankreich auch auf anderen Gebieten das übelste Ansehen genießt.

Bliebe also die Rücksicht auf den überseeischen Handel. Sie war der Beweggrund (oder der Vorwand?) des australischen Premierministers, als er 1916 den Grundstein für die australische Handelsflotte legte. Daß heute, bei einem unendlichen Überangebot von Schiffen in aller Welt, eine Frachtraumnot nicht mehr besteht und der Staat daraus also nicht mehr die Notwendigkeit ableiten kann, selbst als Reeder tätig zu sein, liegt auf der Hand. Es würde danach die Frage übrig bleiben, ob der Staat, wo er sich auf eigene Reedereigeschäfte eingestellt hat, diesen Betriebszweig fortführen soll oder ob er besser täte, ihn aufzugeben. Dazu ist folgendes zu sagen.

Im Verkehrswesen müssen wir ihrem inneren Wesen nach mehrere Abarten unterscheiden: den Nahverkehr, den Binnenfernverkehr und den Fernverkehr mit anderen Ländern. Der Binnennahverkehr (durch Straßenbahnen oder Binnenschiffe) wird dort, wo er einer siedlungsmäßig begrenzten Menschenzahl (etwa einer Großstadt oder einer Städtegruppe oder einer Provinz) dient, häufig durch eine öffentliche Körperschaft betrieben oder muß doch so stark von ihr beherrscht werden, daß Gewinne, die sich nur aus der zunehmenden volkswirtschaft-

Digitized by Google

lichen Entwicklung ergeben, nicht in die Taschen von Privatunternehmern fließen, sondern der Allgemeinheit nutzbar werden. Die Kommunalisierung namentlich der Straßenbahnen hat sich daher in allen Ländern der Welt als zwingender Gedanke durchgesetzt.

Für den Binnenverkehr gilt Ähnliches, nur daß hier als Träger des Verkehrsmittels nicht eine Gemeinde oder ein Gemeindeverband, sondern nur ein Staat von nicht zu kleiner Gebietsgröße in Betracht kommt. Bremen und Hamburg können Ferneisenbahnen ebensowenig betreiben wie Reuß älterer oder jüngerer Linie. Dagegen ist Mecklenburg oder die Schweiz dazu imstande. Welche Gründe für die Verstaatlichung des Eisenbahnwesens sprechen (für die Binnenschiffahrt liegen die Dinge etwas anders) wurde oben kurz berührt.

Für den Fernverkehr mit anderen Ländern dagegen greifen noch andere Verhältnisse Platz. Wie es kaum denkbar wäre, daß ein Kleinstaat Ferneisenbahnen über seine Grenzen hinaus betreibt, so kann auch ein Großstaat Fernverkehrsunternehmungen jenseits seiner Landesgrenzen nicht recht in seine Aufgaben einbeziehen. Soweit fremdes Staatsgebiet in Betracht kommt (etwa für die Anlage von Eisenbahnen), ist der Gedanke von vornherein unmöglich. Auf den Meeren aber, die ja theoretisch frei sein sollen, so daß andere Staaten dort keine größeren Rechte in Anspruch nehmen sollten, glaubt man das eher tun zu können. Man vergißt dabei, daß die Aufgabe der Seeschiffahrt nicht das Befahren der Meere, sondern das Erreichen fremder Häfen ist und daß das Schiff dort in das Hoheitsgebiet eines fremden Staates einfährt. Die internationalen Reibungen würden daher vermutlich bedeutend vermehrt werden, sollte die überseeische Staatsschiffahrt Mode werden. Mißverständnisse würden sich zu Reibungen auswachsen, die Reibungen würden den diplomatischen Apparat in Bewegung setzen, und nicht immer würde der letztere den Streit samt der dadurch hervorgerufenen Mißstimmung aus der Welt schaffen können oder wollen.

In einem Aufsatz „The future of sea power, naval and mercantile" (in der Fortnightly Review Nr. 1152 S. 621—634) äußert sich der englische Marineschriftsteller Archibald Hurd im selben Sinne:

„If individual traders, though they may be of different nationalities, have disputes, they can either compromise or go to law; and in the latter event, as Sir Kenneth Anderson once remarked, »only guineas are spilt and only themselves are involved«. But when Governments, owing to the ownership of shipping, become parties to disputes, commercial considerations are apt to be subordinated to the issues of domestic or international politics; the point of national honour precludes compromise, and there is no court of appeal except the ultimate appeal to arms."

Handelsschiffe der verschiedenen Nationen pflegen in scharfen Wettbewerb miteinander zu treten. Bis 1914 haben sich die Staatsregierungen als solche aus guten Gründen außerhalb dieser Kämpfe gehalten oder doch die Reedereien ihres Landes nicht kräftiger unterstützt als die Banken oder Industrieunternehmungen bei deren Tätigkeit im Auslande. Treten aber staatliche Kauffahrteiflotten miteinander in Wettbewerb, so werden die Staatsregierungen leicht in Versuchung kommen, ihre Macht kräftig in die Wagschale zu werfen. In einem Zeitalter, das zunächst nur das Zerrbild eines Völkerbundes erlebt und des Zündstoffes übergenug enthält, wird daher jeder, der eine wirkliche Völkerverständigung und einen wahrhaftigen Völkerfrieden anstrebt, den Staatsbetrieb in der Seeschiffahrt dringend widerraten müssen.

Dazu kommt, daß die mächtigsten Staaten ihre politische, Land- oder Seemacht um so leichter zu mißbrauchen geneigt sein werden, je ungeschickter die Be-

Digitized by Google

triebsführung ihrer staatlichen Kauffahrteiflotte sein wird. Denn in Gelddingen pflegen die Parlamente (außer wenn sie durch fortdauernde Inflation gleichgültig geworden sind) keinen Spaß zu verstehen. Bleibt daher der Ertrag der Staatsflotte gering, wirft sie weniger Gewinne ab oder verursacht sie gar höhere Verluste als die eines anderen Staates, so werden Parlament und Presse Vergleiche ziehen, Forderungen stellen und die Regierung zu scharfem Eingreifen anspornen.

Wird sich die schlecht lohnende Staatsflotte einer Großmacht gefallen lassen, daß sie durch ausländische Kauffahrer, zumal durch fremde Staatslinien oder gar durch fremdstaatliche Trampschiffe unterboten oder sonstwie bekämpft wird? Eifersüchtig wird sich der Staat zunächst zur Wehr setzen, indem er von der Schiffahrt an der eigenen Küste alle fremden Schiffe ausschließt — soweit das nicht bereits (wie in den Vereinigten Staaten) schon der Fall ist. Es wird also der Protektionismus in der Schiffahrtspolitik um sich greifen, je mehr Staatsflotten geschaffen werden. Zwischen fremden Häfen aber verliert diese Politik ihre Macht. Dort wird daher der Wettbewerb ausländischer Unternehmungen besonders stark sein. Vermutlich würde daher die Staatsflotte, soweit sie nicht durch den Protektionismus anderer Seefahrtsländer dort ebenfalls ausgeschlossen wird, bald selbst darauf verzichten, den unliebsamen und erfolglosen Wettbewerb mit wilden Kauffahrern anderer Nationen außerhalb der eigenen Küsten aufzunehmen oder fortzuführen.

Die üblen Folgen, die sich aus dem staatlichen Betrieb der Schiffahrt im Prozeßwesen ergeben können, werden mit blitzartiger Schärfe durch einen Vorfall der jüngsten Zeit beleuchtet. Im Februar 1921 lief im Bremer Freihafen der unter der Flagge der „American Line" fahrende Dampfer „Chatala" mit einer Ladung Getreide für die Einfuhrgesellschaft für Getreide und Futtermittel ein. Beim Löschen, das nach der Bezahlung des von der „American-Line" ausgestellten und gezeichneten Konnossements erfolgte, stellte sich heraus, daß an der Ladung eine erhebliche Menge im Werte von über 2½ Mill. M. fehlte. Das Schiff hatte im Abgangshafen noch Öl in Tanks eingenommen; eines dieser Gefäße war geplatzt, so daß das Öl einen erheblichen Teil der Ladung unbrauchbar gemacht hatte. Der Kapitän hatte den verdorbenen Teil sofort ausgeladen und der Reederei Mitteilung gemacht. Letztere versäumte jedoch, dem Konnossement einen Vermerk über den Fehlbetrag hinzuzufügen oder auch nur deshalb nach Bremen zu telegraphieren. Die genannte Einfuhrgesellschaft brachte deshalb gegen den Dampfer einen Arrest wegen ihres Schadens aus, und in der Tat wurde das Schiff in Vollstreckung des Arrestes an die Kette gelegt.

Die „American Line" arbeitet für die Regierung der Vereinigten Staaten. Diese erhob daher durch ihr Schiffahrtsamt Klage bei der 1. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Bremen mit dem Antrage, den Arrest für unzulässig zu erklären: denn der Dampfer sei, wie durch Schiffszertifikat nachgewiesen, Eigentum der Vereinigten Staaten und könne nach völkerrechtlichem Grundsatze von den Gerichten eines anderen Staates nicht mit Beschlag belegt werden.

Dies ist meines Wissens der erste, aber sogleich besonders lehrreiche Fall für ein Zerwürfnis, das sonst auf privatwirtschaftlichem Wege verfolgt wird, während hier als Eigentümerin des an die genannte Linie vercharterten Schiffes die Regierung der nordamerikanischen Union Klage erhob; noch dazu Klage in einer Sache, in der sie offenkundig im Unrecht war. Der Vorfall gewinnt besondere Bedeutung noch durch den von der Regierung der Vereinigten Staaten im Prozeß erhobenen Einwand: die Bestimmung des Absatzes 7 des „United States Shipping Act" vom 7. 9. 1916, wonach alle von der Regierung vercharterten Schiffe, solange

Digitized by Google

sie nur im Seehandelsbetrieb beschäftigt würden, allen Gesetzesbestimmungen unterworfen sein sollten, die für gewöhnliche Handelsschiffe gelten, einerlei, ob die Regierung ganz oder zum Teil Eigentümerin sei — diese Bestimmung habe nur für amerikanisches Rechtsgebiet Gültigkeit.

Die Erste Kammer für Handelssachen am Bremer Landgericht mußte nach eingehender Verhandlung die Regierung der Vereinigten Staaten mit ihrer Klage abweisen. Das Gericht führte aus, daß zur Beurteilung der Frage, ob das Schiff den Gläubigern hafte, das deutsche Recht in Frage komme. Nach § 510 HGB. sei aber im Verhältnis zu Dritten derjenige, welcher ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerbe selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, als Reeder anzusehen, und der Eigentümer könne denjenigen, welcher aus der Verwendung einen Anspruch als Schiffsgläubiger herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern. Dieser Fall liege hier vor . . . Die Einwendung, daß nach völkerrechtlichem Grundsatze das Schiff, als der amerikanischen Regierung gehörend, nicht von deutschen Gerichten gepfändet werden könne, wurde zurückgewiesen, weil es rein als Handelsschiff zu betrachten sei und schon daraus, daß die amerikanische Regierung es zu solchen Zwecken verwendet, an sich folgen würde, daß sie in Ansehung solcher Schiffe auf ihr Souveränitätsrecht verzichtet habe. Außerdem sei aber dieser Verzicht durch die Bestimmung in Abs. 7 des Shipping Act ausdrücklich ausgesprochen worden. Der Einwand, daß diese Bestimmung nur als amerikanisches Recht gelte, sei zu verwerfen.

Damit war der Streitfall noch immer nicht aus der Welt geschafft. Denn die Vereinigten Staaten legten Berufung gegen das Bremer Gerichtsurteil bei dem Hanseatischen Oberlandesgericht ein. Auch hier kam indessen der 3. Zivilsenat, vor dem die Berufung verhandelt wurde, in allen Punkten zu einer mit den Ausführungen des Bremer Gerichts übereinstimmenden Erkenntnis, so daß die Berufung der Vereinigten Staaten verworfen wurde*).

Der Fall ist geradezu ein Musterbeispiel für die übelsten Folgen, die aus dem Staatsbetrieb der Schiffahrt erwachsen können. Wenn eine Privatfirma den Versuch macht, eine nach dem eignen Zeugnis des Kapitäns verringerte Ladung sich zum vollen Preise bezahlen zu lassen, so wird das Verdammungsurteil allgemein sein. Hier aber deckte die Regierung eines großen Staats dieselbe widerrechtliche, um nicht zu sagen betrügerische Forderung, anstatt den einzig möglichen Weg zu beschreiten: nämlich ihre „Agenten" zu sofortigem Schadenersatz zu veranlassen.

Endlich sprechen die Betriebsergebnisse so stark gegen den Staatsbetrieb in der Seeschiffahrt, daß sein Fortbestehen nach dem Waffenstillstand verwunderlich wäre, wenn nicht die Hochkonjunktur der beiden folgenden Jahre ihn noch künstlich am Leben gehalten hätte. Die führende schwedische Schiffahrtszeitung, Göteborgs Handels- og Sjöfartstidende, äußerte sich Anfang 1918 zu den damals in Schweden (und Norwegen) auftauchenden Plänen des Staatsbetriebes in der Handelsflotte: „Eine weitere Entwicklung in dieser Richtung bedeutet geradezu eine Gefahr, denn ‚kein Staat taugt als Reeder!' Dies wird durch die in den letzten Jahren in England gemachten Erfahrungen mehr als bewiesen. Die englische Handelsräumte wird auf eine so verkehrte Art angewendet, und es werden für einen Fachmann so unbegreifliche Fehler begangen, daß man dort sicher nicht daran denkt, die Staatsreederei nach dem Kriege aufrecht zu erhalten**)."

*) Näheres siehe in der „Frankfurter Zeitung", 28. 6. 21.
**) Wiedergegeben nach dem „Hamburgischen Correspondenten", 5. 4. 18.

Digitized by Google

Auch in der niederländischen Fachpresse*) widersprach man der Betätigung des Staates in der Handelsschiffahrt nachdrücklich, weil dieser auf die Dauer zur Folge haben würde, daß die Unternehmungslust durch den Bürokratismus, der aller Staatstätigkeit anhafte, ertötet würde. Ein derartiges System könne nur in dem Falle aufrechterhalten werden, daß alle Länder der Erde die Verstaatlichung der Schiffahrt einführten und daß eine Verteilung der gesamten Schiffsräumte vorgenommen würde. Daran sei aber um so weniger zu denken, als einige der gefährlichsten Wettbewerber (wie Japan) von einer Verstaatlichung der Schiffahrt nichts wissen wollten.

Damit ist der bekannteste Grund gegen den Staatsbetrieb der Seeschiffahrt berührt: sie ist in höchstem Maße abhängig von dem Unternehmungsgeist und der Tatkraft der Reeder, der verfrachtenden Kaufleute, der Kapitäne und der Besatzung. Wollte man alle diese Männer des freien Wirtschaftslebens durch Beamte ersetzen, so müßte der Betrieb schnell an Kraft, Beweglichkeit, Anpassungsfähigkeit und Schnelligkeit verlieren. Behördenbetrieb ist unzertrennlich von einem geringeren oder größeren Maße von Bürokratismus. Ganz vermeiden läßt er sich nirgends. Wo es gelingt, ihn auf ein Mindestmaß zu beschränken, wie das etwa von dem preußisch-hessischen Eisenbahnwesen gelten konnte, mag man stolz sein. Möglich ist das aber nur, wenn es sich um die immer wiederkehrende Erledigung gleicher Aufgaben handelt: „des Dienstes ewig gleichgestellte Uhr" ist das Sinnbild des Beamtenbetriebes.

In der Seeschiffahrt läßt sich damit nicht viel erreichen. Hier treten beständig neue Verhältnisse ein, die alle bisherigen Vorkehrungen über den Haufen werfen. Die Dienstordnung allein tut's wahrlich nicht; die Entschlußkraft, der Sachverstand, die Klugheit und Geistesgegenwart des einzelnen müssen beständig zur Hand sein. Während ein Schiff seinen Weg von einem Hafen zum anderen zurücklegt, können sich die Verhältnisse so gründlich verändert haben, daß die Ausführung eines vorher gegebenen Befehls den Interessen der Reederei widerstreiten würde. Nun haben zwar Kabel und Funkentelegraphie eine Brücke geschlagen, auf der Befehle im Augenblick nachgesandt werden können. Dennoch ereignen sich oft genug unvorhergesehene Zufälle, die den Schiffsführer zu einer anderen Entscheidung zwingen oder ihn zu schnellem, persönlichem Eingreifen veranlassen, weil es zu kostspielig oder zu zeitraubend sein würde, zu telegraphieren.

Bei Privatreedereien (Aktiengesellschaften oder Eigenbetrieben) werden Kapitän und alle anderen Kräfte an der Tüchtigkeit ihrer Arbeit, an der Tatkraft ihres Wesens, an dem Erfolg ihrer Tätigkeit gemessen. Das würde aufhören, sobald der Staat als Eigentümer und Disponent von Schiffen aufträte. Die schlechten finanziellen Ergebnisse aller Staatsbetriebe, die mit Privatunternehmungen in Wettbewerb stehen, lehren das deutlich. Wir wollen es als Ausnahme betrachten, daß in den Reichsbetrieben Spandau, Kiel und Wilhelmshaven in dem ersten Jahre nach der Novemberrevolution mehrere Hundert Millionen Mark verloren gingen. In einer Zeit aber, da fast sämtliche Staatseisenbahnen und fast alle anderen Staatsunternehmungen zu Verlustbetrieben geworden sind, kann gewiß nicht empfohlen werden, gerade die überseeische Handelsschiffahrt, die dem Wettbewerb der einheimischen wie der ausländischen Unternehmungen offen steht, dem Staat als Reeder anzuvertrauen.

*) z. B. in den „Economisch-Statistische Berichten", 4. 12. 18.

Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

(Abgeschlossen Anfang Oktober 1922.)

Zur Lage.

Die kürzlich unter allgemeiner Teilnahmslosigkeit beendete dritte ordentliche Tagung der Völkerbundsversammlung in Genf ließ die Hoffnungen aller unentwegten Freunde dieses Instituts um viele Grade weiter sinken. Der Versuch Lord Robert Cecils — dessen Idealismus für die Sache wohltuend wirken könnte —, die Reparationsfrage in den Aufgabenbereich des Völkerbundes zu ziehen, wurde pariert durch die französische Gegenbedingung: die Unantastbarkeit der Friedensverträge. Die Abrüstungsfrage wurde gleichfalls völlig im Sinne Frankreichs behandelt oder vielmehr sorgfältig umgangen, nachdem der französische Vertreter die Gelegenheiten zu flammenden Erinnerungen an 1914 erschöpft hatte. Der gegenwärtige Zustand: der Militarismus Frankreichs, an dem die wirtschaftliche Wiederherstellung Europas wie am Krebs leidet, ist ein zu gefährliches Thema für den Völkerbund. Die stärkste Beleuchtung erfährt seine Hilflosigkeit jedoch durch die Ereignisse im Nahen Orient, wo ein tapferes Volk im Begriff steht, einen schmachvollen Friedensvertrag zu zerreißen, wo zwei Großmächte mit allen Mitteln der Politik ihre Pfade gegenseitig zu kreuzen suchen und das Wiederaufflackern des allgemeinen Krieges kaum noch vermeidlich scheint. Und das alles ohne die feierliche Versammlung in Genf, die sich mit der Äußerung herzlicher Friedenswünsche zu begnügen hatte.

Der Kampf um den Hausschlüssel am Bosporus ist nach kurzer Ruhe wieder in vollem Gange und wiederholt sich fast mit historischer Treue. Der legitime Hausherr, Kemal und die Angoraleute, macht seine Ansprüche auf Konstantinopel und Thrazien geltend, nachdem er die mißleiteten Griechen über Smyrna ins Meer geworfen hat. Gestützt von französischen Waffen und Versprechungen, auf den Schwingen nationaler Kraft und Energie, hält er in Sichtweite der Hauptstadt und läßt die Politiker in London tief aufatmen, wenn er einwilligt, zu Konferenzen zu erscheinen, in deren Verlauf er jedoch über seine Ziele und Forderungen keinen Zweifel lassen wird. England, das sich mit dem Ende des Krieges im Besitz seiner Stellung in Kleinasien sicher glaubte, das sich aber heute nur noch mit schwachen Fasern in Mesopotamien, Transjordan, Arabien und Ägypten behauptet, sieht sich fast auf seine letzte Stellung zurückgeworfen und trommelt Freiwillige aus dem Reiche zusammen, um den „heiligen Boden" von Gallipoli zu halten. Frankreich wird nichts unversucht lassen, um die englische Stellung weiter zu schwächen und die französisch-türkische zu stärken. Italien sieht schwankend und mit gleicher Abneigung dem Ringen der beiden Großmächte um die Vormachtstellung im östlichen Mittelmeer zu, und Rußland schleicht vorsichtig näher, eine russisch-türkische Verbindung vor Augen, die auf anderem Wege das 1000jährige Ziel verwirklichen soll. Amerika aber beeilt sich, in Batum Konzessionen zu erwerben und im übrigen Europa seines eifrigen Interesses an einer Regelung der Dardanellenfrage zu versichern. Der Brand schwelt weiter, und Frankreichs Macht wächst.

G.

Deutschland.

Die Ende August begonnenen Verbandsübungen wurden im Laufe des Septembers fort- und zu Ende geführt. Nachdem das Übungsgeschwader von Wilhelmshaven aus in der Nordsee und bei Helgoland operiert hatte, begaben sich die Schiffe auf längerem, von Übungen ausgefülltem Marsche durch das

Digitized by Google

Skagerrak, Kattegat und die dänischen Gewässer in die Ostsee. Freitag, den 1. September, trafen sie zu kurzer Pause in Kiel ein. Am Montag (4. 9.) wurden die Übungen wieder aufgenommen. Die Verbände übten teilweise getrennt im Evolutionieren und Torpedoschießen, teilweise gemeinsam in größeren taktisch-strategischen Manövern. Am Dienstag (5. 9.) besuchte der Reichspräsident die Schiffe, um bis Mittwoch abend an den Übungen teilzunehmen. Die Flagge des Reichspräsidenten wurde auf dem Linienschiff „Braunschweig" gesetzt. In seiner Gegenwart fanden, während die Streitkräfte vor der Kieler Förde zu Anker lagen, Ruderregatten der Barkassen, Kutter und Jollen der Linienschiffe und Kreuzer statt. Ende der Woche liefen die Schiffe in Swinemünde ein. Am nächsten Montag (11. 9.) begann der dritte Abschnitt der Verbandsübungen, der die Streitkräfte zu mehreren taktisch-strategischen Übungen in dem Raume zwischen Kiel und Swinemünde vereinigte. Am Sonnabend (16. 9.) fanden die Verbandsübungen in Kiel ihren Abschluß. Sie sind, durch das Wetter einigermaßen begünstigt, ohne Zwischenfall verlaufen; über ihre Ergebnisse werden erst die anschließenden, längere Zeit in Anspruch nehmenden Beratungen näheren Aufschluß bringen.

Der Kreuzer „Berlin" trat Ende September eine Rundreise in die Ostsee an, die ihn nach verschiedenen schwedischen Häfen führen wird. Das Schiff kehrt am 26. Oktober über Königsberg in die heimischen Gewässer zurück. Das Linienschiff „Hannover", mit dem Befehlshaber der Seestreitkräfte der Ostsee an Bord, wird Mitte Oktober Stockholm besuchen. v. B.

England.

Skagerrakschlacht. Der Fachkollege des Naval and Military Record regt sich über unsere Bemerkungen zur Skagerrakschlacht (Marine-Rundschau, S. 307) auf. Wir halten es natürlich nicht für unsere Aufgabe, den „Zweiten Sieger" überzeugen zu wollen; wenn aber dort versucht wird, zu behaupten, daß die englische Flotte darauf gebrannt habe, die Schlacht durchzuschlagen bzw. am nächsten Tage fortzusetzen, so verwechselt er wohl die Stimmung im Personal — die wir nicht anzweifeln — mit den Neigungen und Absichten der Führung. Was Jellicoe von den Aussichten des Nachtkampfes hielt, gibt er selber offen zu (Grand Fleet, S. 372). Er rechnete bestimmt auf stärkste Torpedobootsangriffe, denen er eine angemessene Abwehr — nach Material und Können — nicht gegenüberzustellen hatte. Die Folge war die Wahl solcher Marschkurse für die Nacht, daß auch für den nächsten Morgen ein Zusammentreffen verhindert wurde. Niemand wird deswegen Kampflust und Tapferkeit der englischen Flotte im ganzen in Frage ziehen, aber wenn es drüben beliebt wird, die in politischer und geistiger Verwirrung der deutschen Mannschaften von der deutschen Führung erzwungene Überfahrt der Hochseeflotte zur „Internierung" als militärische Auslieferung aufzuputzen, so ist es wohl gestattet, auch auf der anderen Seite diesen wichtigen Unterschied zwischen dem Geist der Führung und der Flotte hervorzuheben, der sich im umgekehrten Sinne aber zu gleichem Resultat auswirkte.

Ein Kritiker der Schlacht hatte kurz nach dem Ereignis in der Times das Axiom aufgestellt: „Sieger ist, wer das Schlachtfeld behauptet!" Es traf sich nicht glücklich für seine Zwecke, daß — wie sich bald herausstellte — diese Forderung von unserer Flotte erfüllt wurde. G.

Schiffsverlust. Am 24. 9. sank im Marmarameer der Zerstörer „Speedy" (1090 t, drei 10,2 cm-S. K., vier 53 cm-T. Rohre) infolge Zusammenstoßes mit einem holländischen Dampfer. 10 Mann der Besatzung kamen um.

Digitized by Google

Flottenbewegungen. Infolge der Orientkrise wurde die gesamte Mittelmeerflotte, soweit die Schiffe verwendungsbereit waren, und ein großer Teil der Atlantischen Flotte im östlichen Mittelmeer zusammengezogen. Ende September waren folgende Schiffe unter dem Befehl des Chefs der Mittelmeerflotte, Vizeadmirals Brock, versammelt:

a) Mittelmeerflotte.

IV. Linienschiffsgeschwader mit den Linienschiffen „Iron Duke", „Ajax" „King George V.", „Marlborough" und „Centurion".
III. Leichtes Kreuzergeschwader mit den Kleinen Kreuzern „Cardiff", „Centaur", „Caradoc", „Concord" und „Ceres".
7. Zerstörerflottille und Hafenflottille Gibraltar. Flugzeugträger „Pegasus".

b) Atlantische Flotte.

I. Linienschiffsgeschwader mit den Linienschiffen „Barham", „Malaya", „Valiant", „Warspite", „Revenge" und „Ramillies".
II. Leichtes Kreuzergeschwader mit den Kleinen Kreuzern „Curacoa", „Cleopatra", „Carysfort" und „Caledon". 1., 2. und 3. Zerstörerflottille.
2. Unterseebootsflottille (7 Unterseeboote der L-Klasse). Flugzeugträger „Argus"; Lazarettschiff „Maine".

Der Kleine Kreuzer „Vindictive" fand wieder als Truppenschiff Verwendung.

Auch die anderen beteiligten Staaten haben Seestreitkräfte entsandt, nämlich:
Frankreich das Linienschiff „Jean Bart" und die Panzerkreuzer „Ernest Renan" und „Edgar Quinet", 4 Zerstörer und 6 Avisos:
Italien die Linienschiffe „Giulio Cesare" und „Vittorio Emanuele", den Kleinen Kreuzer „Venetia" und 2 Zerstörer;
die Vereinigten Staaten das Linienschiff „Utah", den Kreuzer „Pittsburgh" und 20 Zerstörer.

Marinepolitik. Der Erste Lord der Admiralität, Lord Lee of Fareham, sprach im vergangenen Juli im Oberhause über die Stellung der Regierung zum Neubau der im Washingtoner Abkommen England zugestandenen beiden Schlachtschiffe. Aus diesen Erklärungen ist das Nachstehende das Wichtigste:

Die Marine verfolgt mit größtem Interesse die Entwicklung der Luftwaffe. Sie ist ein lebenswichtiges Kampfmittel für die Flotte und muß in höchstmöglicher Weise entwickelt werden und zur Anwendung kommen. Aber weder die Entwicklung der Luft- noch der Unterseewaffen ergibt die Notwendigkeit, die Konstruktion von Schlachtschiffen aufzugeben oder die bisher erprobten Grundsätze des Schlachtschiffbaues zu ändern. Die Admiralität hält es für möglich, Schlachtschiffe zu bauen, die gegen jede zur Zeit bekannte oder, soweit sich voraussehen läßt, mögliche Art der Angriffe genügend geschützt sind. Pläne für derartige Schiffe sind bereits ausgearbeitet und klar für die Bauwerften. Die Kosten der beiden neu zu bauenden Schiffe werden sich für das Schiff selbst auf etwa $6^1/_2$ Mill. £ belaufen, mit der gesamten Ausrüstung und den Reserveteilen und Vorräten an Bord und an Land auf 8 Mill. £. Dadurch, daß nach Fertigstellung der Schiffe vier andere ausrangiert werden, wird eine Ersparnis von 1100 Mann und etwa $^1/_4$ Mill. £ Unterhaltungskosten erzielt.

In Anbetracht dessen, daß die Vereinigten Staaten 3 und Japan 2 Nach-Skagerrak-Schiffe haben, die letzteren beiden vollkommen fertig, während England nur einen Schlachtkreuzer besitzt, der bereits vor der Skagerrakschlacht angefangen wurde und bei dem die Erfahrungen der Schlacht erst nachträglich und nur bruchstückweise verwertet wurden, ist der Grundsatz des Eine-Macht-Maßstabes zur Zeit durchbrochen. England steht in bezug auf den wesentlichsten Kampfteil der Flotte an dritter Stelle. Diese Lage ist für Englands Ansehen in der Welt schädlich. Die Admiralität kann sich unter keinen Umständen damit abfinden. Es ist erstaunlich, daß gegen die Schlachtschiffe noch immer in verantwortlichen und in Fachkreisen Stimmung gemacht wird, nachdem diese Frage im vorigen Jahre gründlich und erschöpfend durch einen besonderen Ausschuß des Reichsverteidigungsausschusses unter dem Vorsitz Bonar Laws zu dem Ergebnis gekommen war, daß kein Grund vorhanden ist, die Ansicht, das Schlachtschiff sei überholt, zu unterstützen, daß vielmehr das Schlachtschiff nach wie vor die gleiche wesentliche Rolle spiele wie bisher. In anderen Ländern ist man zu dem gleichen Schluß gekommen.

Digitized by Google

Sir Percy Scott, der zur Zeit der Hauptvertreter der gegenteiligen Anschauung ist, hat sich geweigert, den Sitzungen des Ausschusses beizuwohnen und ihm irgendwelche Unterstützung zukommen zu lassen. Dies und der Umstand, daß er seit mehr als 30 Jahren nicht mehr auf einem Schlachtschiffe gedient hat, vermindern einigermaßen das Gewicht seiner Beweise. Die Admiralität zieht es vor, sich auf die Gutachten der großen Seeleute, voran Lord Beatty, zu stützen, die im Kriege tatsächlich Flotten führten und die der Admiralität und der Regierung das einstimmige Gutachten abgaben, daß Schlachtschiffe auch in Zukunft die lebenswichtigste Waffe des Seekriegs sein würden.

Flugzeuge an Bord. Nach einer Meldung der Times sind zur Zeit 17 Linienschiffe, 4 Schlachtkreuzer und 7 Kleine Kreuzer mit Einrichtungen zur Mitnahme von Flugzeugen versehen.

Vereinigte Staaten von Amerika.

Abrüstung. Nach Zeitungsnachrichten kündigte der Staatssekretär der Marine in einer Kabinettssitzung am 25. 9. die sofortige Einstellung der amerikanischen Seeabrüstung an mit der Begründung, daß Frankreich und Italien das Washingtoner Marineabkommen bisher noch nicht ratifiziert hätten. Italien steht auf dem Standpunkt, erst ratifizieren zu können, nachdem dies von Frankreich geschehen sei. Es ist zu erwarten, daß das Marineabkommen von der französischen Regierung dem in nächster Zeit zusammentretenden Parlament zur Ratifikation vorgelegt werden wird.

Flugzeuge an Bord. Auf dem Linienschiff „Maryland" fanden im vergangenen Sommer eingehende Versuche mit einer Schleudervorrichtung zum Abflug von Schiffen aus statt, auf Grund deren das Startkatapult auf der Flotte eingeführt wird. Es ist schwenkbar, so daß es zum Abflug des Flugzeuges in die Windrichtung gedreht werden kann. Dadurch wird der Abflug ermöglicht, ohne daß das Schiff seinen Kurs zu ändern und aus seiner Formation auszuscheren braucht. Die neuen Kreuzer der „Omaha"-Klasse sollen je 2 Katapultvorrichtungen bekommen. Jedes Linienschiff wird mit 4 Flugzeugen ausgerüstet: 2 Kampfflugzeugen, einem Flugzeug zur Artilleriebeobachtung und einem Torpedo- oder Bombenflugzeug. Außer den Linienschiffen und Kreuzern sollen auch die Zerstörerführerschiffe Flugzeuge erhalten. Insgesamt beträgt die Ausrüstung der Flotte im laufenden Rechnungsjahre 213 Flugzeuge. Ihre Aufgabe ist einerseits der Luftschutz der eigenen Flotte (Kampfflugzeuge), anderseits der Angriff aus der Luft gegen die feindliche Flotte (Torpedo- und Bombenflugzeuge), Aufklärung und Artilleriebeobachtung (Beobachtungsflugzeuge). Die für das Marineflugwesen im Haushalt 1922/23 ausgeworfene Summe beträgt 17 Mill. $; ihre Erhöhung ist beantragt.

Japan.

Baupolitik. Die Grundlage der japanischen Flottenpolitik, das 8 : 8-Programm, ist bekanntlich durch die Washingtoner Verträge vorzeitig unterbrochen und die Stärke der japanischen Schlachtschiffflotte auf 6 Linienschiffe und 4 Schlachtkreuzer festgelegt worden. Nicht eingeschränkt ist dagegen die Zahl der Kreuzer, Zerstörer und Unterseeboote. Die japanische Admiralität hat jedoch ihre Pläne bezüglich dieser Schiffstypen, wenigstens was die Anzahl betrifft, nach der Washingtoner Konferenz im wesentlichen nicht geändert, wie vielfach in der japanfeindlichen Presse behauptet wurde. Sie hat im Gegenteil aus Sparsamkeitsrücksichten sogar auf einige der ursprünglich geplanten Schiffe verzichtet und hat nur die Wasserverdrängung einiger der zu bauenden Kleinen Kreuzer entsprechend der durch das Marineabkommen erlaubten Höchstgrenze vergrößert und den Zeitpunkt, an dem das Bauprogramm durchgeführt sein soll, von 1928 auf 1927 verlegt. Dementsprechend gab die Admiralität im Juli d. J. bekannt, daß

Digitized by Google

das Bauprogramm 1920/28 um einen Kreuzer, 13 Zerstörer und 24 U-Boote vermindert, daß die Gesamtwasserverdrängung der Schiffe um 14 000 t kleiner würde und daß der Bauplan für die nächsten 5 Jahre 4 Kreuzer zu je 10 000 t, 4 Kreuzer zu je 7000 t, 24 Zerstörer und 24 U-Boote enthalten solle. Die geringe Ersparnis an der Gesamtwasserverdrängung erklärt sich aus der größeren Wasserverdrängung der einzelnen Schiffe.

Bei Beendigung des Krieges hatte Japan 3 moderne Kleine Kreuzer, „Yahagi", „Hirado" und „Chikuma". (Stapellauf 1911, 5000 t, 8·15,2 cm, 4·7,6 cm.) Diese werden jedoch weder in dem Bauprogramm 1920/28, noch in dem neuen 1922/27 mitgerechnet, die beide erst von der folgenden Klasse („Tatsuta" und „Tenryu") an rechnen. Nach dem ersteren sollten bis 1928 26 Kleine Kreuzer vorhanden sein, nach dem neuen bis 1927 25. Von diesen sind bereits fertig: 2 Schiffe der „Tenryu"-Klasse und 6 Schiffe der „Kuma"-Klasse, 3 weitere der „Kuma"-Klasse sind vom Stapel gelaufen. Die 5 Schiffe der folgenden, der „Kinu"-Klasse, sind sämtlich im Bau, aber außer „Kinu" noch nicht vom Stapel gelaufen. Desgleichen sollen die 4 Schiffe der folgenden „Kako"-Klasse bereits im Bau sein. Von den folgenden Schiffen liegt bisher nur die Nachricht vor, daß 2 Kreuzer „Kinugasa" und „Furutori" kürzlich in Bau genommen worden seien. Die Angaben über ihre Größe sind verschieden: einige Nachrichten geben ihnen 10 000, die anderen 7000 t, doch dürfte der ersteren Lesart der Vorzug zu geben sein. Endlich taucht noch ein Name auf, „Yubari", der in der folgenden Übersicht als sechstes Schiff der „Kinu"-Klasse zugeschrieben ist; ob mit Recht, muß dahingestellt bleiben.

Die nachstehende Übersicht gibt nach den vorliegenden Angaben ein Bild der japanischen Kreuzerflotte, wie sie sich bis 1927 entwickeln soll.

Nr.	Name	Stapellauf	Fertig	Wasserverdrg. t	Bewaffnung cm	Nr.	Name	Stapellauf	Fertig	Wasserverdrg. t	Bewaffnung cm
1.	Tenryu	1918	1919	3500	4·14, 1·7,6 6 ⩓ T.R.	14.	Otonase	i. Bau	—		7·14, 2·7,6 Flak, 8 ⩓ T.R.
2.	Tatsuta	1918	1919			15.	Minase	=	—		
3.	Kuma	1919	1920			16.	Abukuma	=	—	5600	
4.	Tama	1920	1921			17.	Yubari (?)	=	—		
5.	Kitakami	1920	1921			18.	Kako	=	—		
6.	Kiso	1920	1921		7·14, 2·7,6 Flak, 8 ⩓ T.R.	19.	Naka	=	—	7000(?)	?
7.	Ohi	1920	1921			20	Sendai	=	—		
8.	Nagara	1921	1921	5600		21.	Jindzu	=	—		
9.	Isudzu	1921	—			22.	Kinugasa	=	—		
10.	Natori	1922	—			23.	Furutori	=	—		
11.	Jura	1922	—			24.	Namen noch nicht veröffentl.	=	—	10000(?)	20,3
12.	Kinu	i. Bau	—								
13.	Ayase	=	—			25.		=	—		

Möglicherweise haben die Schiffe Nr. 18—21 eine Wasserverdrängung von 10 000 t und Nr. 22—25 eine solche von 7000 t. Die große Anzahl der zur Zeit im Bau befindlichen Schiffe ist wohl mit darauf zurückzuführen, daß die Werften, die bisher durch den Bau der Schlachtschiffe des 8 : 8-Programms stark in Anspruch genommen waren, nicht plötzlich nach Aufgeben dieses Programms, ehe sie sich auf andere Arbeiten umstellen können, zu weitgehenden Entlassungen mit den daraus sich ergebenden Folgen genötigt werden sollen.

An Zerstörern sollten nach dem Bauprogramm 1920/28 bis zum Jahre 1928 46 I. Klasse (über 1000 t), von der „Tanikaze"-Klasse ab gerechnet, vorhanden . An diesem Plane hat sich nichts geändert. Zur Zeit sind von ihnen fertig

Digitized by Google

bzw. kurz vor der Fertigstellung 22, nämlich: „Tanikaze" und „Kawakaze" (1917/18, 1320 t, 3·12 cm, 6·53 cm-T. Rohre); 7 Boote der „Nadakaze"-Klasse (1919/20, 1365 t, 4·12 cm, 6·53 cm-T. Rohre); 8 Flottillenführer der „Yukaze"-Klasse (1920/22, 2000 t, 4·12,7 cm, 6·53 cm-T. Rohre); 5 Boote der „Suzukaze"-Klasse (Bauangaben fehlen.). 24 weitere Boote zu 1500 t sollen bis 1927 noch gebaut werden.

Die Zahl der Zerstörer II. Klasse (600 bis 1000 t), die nach dem ursprünglichen Bauplane bis 1928, von der „Momo"-Klasse an gerechnet, 54 betragen sollte, ist nach dem neuen Plan um 13 beschnitten worden. Da bereits sämtliche im Bauplan verlangten 41 Boote vorhanden bzw. kurz vor der Fertigstellung sind, so sind jetzt keine Boote dieser Art mehr zu bauen. Diese Boote sind folgende: 10 Boote der „Momo"-Klasse (1916/18, 850 t, 3·12 cm, 6·45 cm-T. Rohre); 13 Boote der „Kaki"-Klasse (1919/21, 865 t, 3·12 cm, 4·53 cm-T. Rohre); 18 Boote der „Ashi"-Klasse (1921/22, 850 t, 3·12 cm, 6·53 cm-T.-Rohre). Ursprünglich waren 21 Boote dieser Klasse vorgesehen.

An Unterseebooten sollten nach dem ursprünglichen Plane im Jahre 1928 93 vorhanden sein. Vermutlich sind hierbei die Boote von Nr. 18 (1919) an aufwärts gerechnet, da die früheren kleine und Versuchstypen waren. Von diesen sind im neuen Plan 24 gestrichen, so daß bis 1927 69 vorhanden sein werden. Davon sind z. Zt. 45 vorhanden bzw. kurz vor der Fertigstellung und 24 noch zu bauen. Die bisherigen Boote haben eine Wasserverdrängung von 700—900 t, die neu zu bauenden und die neuesten der fertigen sollen eine Wasserverdrängung von über 1000 t haben.

An Flugzeugträgern besitzt die japanische Marine, soweit bekannt, zur Zeit nur „Wakamija", einen mit Ladebäumen zum Ein- und Aussetzen der Flugzeuge ausgerüsteten umgebauten Transportdampfer ohne Flugdeck von 6000 t. Als erster eigentlicher Flugzeugträger nach dem Muster des englischen „Argus" ist „Hosho" im Bau. Er hat eine Wasserverdrängung von 9800 t, besitzt ein Flugdeck und soll für 20—30 Flugzeuge eingerichtet sein. Er lief Ende November 1921 vom Stapel und sollte 1922 fertig werden. Anscheinend hat sich jedoch der Ausbau verzögert. Ein Schiff gleichen Typs mit Namen „Shokaku" soll im Bau sein. Außerdem werden zur Zeit die beiden Schlachtkreuzer „Amagi" und „Akagi" zu Flugzeugträgern umgebaut. Ihr Stapellauf ist 1923 zu erwarten. Sie sollen die in Washington festgesetzte Höchstverdrängung von 33 000 t erhalten und zur Aufnahme von 50 Flugzeugen eingerichtet sein.

Marinehaushalt. Der dem Finanzministerium vorgelegte Marinehaushalt für das Rechnungsjahr 1923/24 (1. 4. bis 31. 3.) beläuft sich auf 318 Mill. Yen, d. s. 60 Mill. Yen weniger als im laufenden Jahre. Auf die ordentlichen Ausgaben entfallen 120, auf die außerordentlichen 198 Mill. Yen. L.

Neuere Bücher.

(Eine Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten, Rücksendung besprochener findet nicht statt. — * bedeutet: vorhanden in der Hauptbücherei des Reichswehrministeriums — Marineleitung.)

van den Velt, **Die ersten Wochen des Großen Krieges.** Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. 95 Seiten, 120 M. Das kleine Buch des niederländischen Obersten van den Velt ist, wenn es richtig gewertet werden soll, mit wenigen Worten nicht abzutun. Der Armeeoffizier findet in ihm eine sehr gründliche wissenschaftliche Arbeit, wird allerdings den Urteilen vielleicht nicht immer zustimmen können. Die Marine kommt darin etwas kurz weg. Der Verfasser wendet sich mit Recht dagegen, daß der Operationsbefehl für die

Digitized by Google

deutsche Flotte gelautet habe, vorläufig den Kleinkrieg zu führen, und daß sie nicht der rechte Arm des Heeres gewesen sei, wie es ihre Bestimmung gewesen wäre. Als kennzeichnend für die politische Bedeutung des Buches mag daraus der Satz herausgehoben werden: „Europa braucht einen Mann, der der französischen Regierung zu sagen wagt: Bis hierher und nicht weiter!“ Enthält er doch die klare Forderung eines Neutralen nach gründlichster Revision des Friedensvertrages. Wir begrüßen dieses offene Wort und empfehlen das Buch angelegentlich, nicht nur, weil es uns wissenschaftlich in hohem Maße befriedigt, sondern auch weil sich Gefühle hüben und drüben begegnen. Kurt Hesse.

*Bauer, **Ludendorff oder Delbrück?** Tübingen, Osiandersche Buchhandlung, 1922. 34 Seiten, 25 M. In der ihm eigenen, temperamentvollen Weise greift der bekannte Oberst Bauer mit dieser Flugschrift in den Kampf ein, den Professor Delbrück mit seiner Schrift „Ludendorffs Selbstporträt“ entfesselt hat. Wir müssen nach dem Durchlesen der Bauerschen Ausführungen — mögen sie zum Teil auch recht hitzig sein — gestehen, daß das Ansehen des Historikers Delbrück abermals nicht gerade gewonnen hat.

*Schreiber, **Der Friedensvertrag und du.** Zentralverlag, Berlin, 1921. 30 Seiten, 16 M. Ein Überblick, der in Grundrissen zeigt, in wie vielfacher und tief einschneidender Weise der Friedensvertrag in Leben und Rechte des Staates und des Privatmannes eingreift. Steuerlasten, Teuerung, Verlust der Auslandsvermögen, Schiffe und Kolonien, Verlust des Rechtsschutzes Deutscher im Auslande, alles wird zur gewaltigen Anklage und lauten Forderung der Revision.

*Stauf v. d. March, **Die wahren Kriegsverbrecher.** Berlin, Georg Bath, 1922. 93 Seiten, brosch. 80 M., geb. 120 M. Ein äußerst temperamentvoll geschriebenes Buch, dem man ob seiner Wirkung auf den Leser weiteste Verbreitung wünschen muß. Der Verfasser packt den Stoff geschichtlich an. Er zeichnet uns ein höchst eindrucksvolles Bild von französischer und britischer Kriegspolitik während der vergangenen Jahrhunderte und ist darauf bedacht, in erster Linie vollgültige fremdländische Zeugen für seine Sache sprechen zu lassen. Sehr treffend, scharf und vernichtend wird auch Präsident Wilsons mehr als zweideutige Haltung gekennzeichnet.

*Wegener, **Vom Fliegen.** München, R. Oldenbourg, 1922. 104 Seiten, 50 M. Mit einer Charakteristik des Fliegers beginnt der Verfasser den ersten Teil des Buches: „Die Flugkunst“; beherzigenswerte Regeln für das Fliegen unter den verschiedensten Verhältnissen werden gegeben. Das Fliegen mit Seeflugzeugen wird nur kurz gestreift. Im zweiten Teil über Meßgeräte sind besonders beachtenswert die Ausführungen über den Einfluß der auf die gebräuchlichsten Magnetkompasse wirkenden Schleunderkräfte. Zum Schluß wird auf die für das Fliegen bedeutsamen Eigenschaften des Luftmeeres selbst eingegangen. Alles in allem ein unentbehrliches Buch. Von einem Fachmann, der auf dem Gebiete der meteorologischen Forschung besonders gut bekannt ist, werden uns hier reiche eigene Erfahrungen aus seiner Praxis als Flieger zur Verfügung gestellt. F.

*Meißner, **Entfernungs- und Höhenmessung in der Luftfahrt.** Braunschweig, Sammlung Vieweg, Heft 61. 1922. Nach einer allgemeinverständlich gehaltenen Darstellung der verschiedenen Methoden von Entfernungs- und Höhenmeßinstrumenten beschreibt der Verfasser verschiedene Instrumente: Teilbild- sowie Raumbild-Entfernungsmeßgeräte der Firmen Hahn, Zeiß und Goerz. Dabei interessiert besonders eine Beschreibung des Prinzips der von Boykow angegebenen Winkel- und Annäherungsgeschwindigkeitsmesser, die für die Fliegerabwehr in erster Linie wertvoll ist. Der zweite Teil behandelt die barometrische Höhenmessung in der Luftfahrt sowie den Luftdruck-Variometer Für die Weiterentwicklung der Entfernungs-, Höhen- und Richtungsmessung in der Luftfahrt ist das letzte Kapitel besonders beachtenswert, da es die noch neuen Methoden der Messung mit akustischen, elektrischen und elektromagnetischen Mitteln beleuchtet. Im ganzen betrachtet, dürfte das vorliegende Werk für das militärische Flugwesen und für die Luftabwehr willkommen sein. F.

*Willis, J., **Die Mathematik in der Navigation.** Übersetzt von H. Kuhl. Hamburg, Eckhardt & Meßtorff. 58 Seiten, 45 M. Der Verfasser empfiehlt die Anwendung der Differentialrechnung in den amerikanischen nautischen Lehrbüchern. In den deutschen Lehrbüchern wird sie gelehrt, ohne den Namen Differentialrechnung anzuwenden. Eine eigene Methode des Verfassers empfiehlt, aus Auf- und Untergang der Sonne die Zeitverbesserung zu berechnen, dann hat man bei der nachfolgenden Höhenbeobachtung nur noch die Breitenverbesserung zu berechnen, wodurch die analytische Auflösung zweier Gleichungen mit 2 Unbekannten auf je eine mit einer Unbekannten zurückgeführt sein soll. Angegeben ist nicht, wie man den wahren Aufgang beobachten kann und welche Fehler in der Breitenverbesserung die gefundene Längenverbesserung hervorruft. An einem Beispiel wird die Richtigkeit der Methode bewiesen; der Beweis ist ein Kreisschluß, denn durch Rückwärtsrechnung muß man stets auf die Ausgangswerte zurückkommen. Sehr anschaulich sind die Figuren 10 und 11, während man in 18 und 19 keinen Sumnerkreis vermuten wird. Wd.

Digitized by Google

Deutsche Seewarte, **Dampferhandbuch für den Stillen Ozean.** Mit 11 Tafeln und 18 Textfiguren. Hamburg 1922, Eckhardt & Meßtorff. 624 + XXIV Seiten. Der zweiten Auflage des Dampferhandbuchs für den Atlantischen Ozean 1913 ist jetzt das Dampferhandbuch für den Stillen Ozean gefolgt. Das Handbuch dient für den Überseeverkehr, wie früher die von der Seewarte herausgegebenen Segelhandbücher für die Ozeane. In dem Handbuch ist das reiche, von deutschen Schiffen gesammelte Material voll verarbeitet. Nach einleitenden allgemeinen Bemerkungen folgen die Kapitel über Luftdruck, Wind und Wetter, Stürme, Nebel, Strömungen, Eis, Gezeiten und magnetische Verhältnisse. In einem besonderen Teile werden die Dampferwege quer über den Stillen Ozean und auf Zwischenreisen an den Küsten beschrieben. Das Handbuch wird für Kapitäne und Reeder ein wertvoller Ratgeber sein. Ausstattung und Papier sind vorzüglich. Der Preis ist mäßig, so daß es auf keinem Dampfer zu fehlen braucht. Wd.

Marineleitung, **Nordsee-Handbuch, Östlicher Teil.** 9. Auflage. 491 + XX Seiten, mit 1 Kartenübersicht, 1 Mißweisungskarte, 4 Tafeln, 10 Hafenplänen und 177 Vertonungen nebst 2 Anhängen. Berlin, E. S. Mittler & Sohn 1922. 600 M. Das Handbuch umfaßt das östliche Nordseegebiet zwischen dem Breitenparallel von Hanstholm und dem Meridian von Terschelling und der Festlandsküste. Die Angaben sind bis zum Stande vom 5. 8. 1922 berichtigt. Die Gezeitenerscheinungen in diesem Gebiet werden im Nordsee-Handbuch, südlicher Teil, einheitlich für die ganze Nordsee nach den neuesten Forschungen behandelt werden. Die Ausstattung des Buches ist die übliche. Wd.

Marineleitung, **Handbuch der Nordküste Rußlands,** 1. Teil: Murman-Küste und Weißes Meer. 2. Auflage. 631 + XXIV Seiten, mit 203 Küstenansichten. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 1922. 600 M. Das 1915 erschienene Handbuch ist durch die Neuauflage bedeutend erweitert worden. Die neuesten russischen und englischen Quellen sowie zahlreiche Berichte von deutschen Schiffen sind verwertet worden. Besonders ausführlich ist der I. Abschnitt, in dem die allgemeinen Schiffahrtsverhältnisse behandelt sind. Die Küstenansichten sind bedeutend vermehrt worden, zum Teil nach Photographien und Vertonungen der deutschen Minensucherexpedition 1921.

*Rieser, **Technischer Index.** Wien, Karl Stephenson Verlag, 1922. 196 Seiten, geh. 200 M., geb. 280 M. Es handelt sich um das bekannte Jahrbuch der technischen Zeitschriften-, Buch- und Broschürenliteratur, das hiermit nach dreijähriger Pause wieder vorliegt. Das Werk gibt Auskunft über die wichtigsten Veröffentlichungen auf dem technischen Bücher- und Zeitschriftenmarkt und darf im allgemeinen als ein guter Ratgeber bezeichnet werden. Da von jetzt ab der Index wieder alljährlich erscheinen soll — er behandelt diesmal die drei zurückliegenden Jahre —, darf angenommen werden, daß der Inhalt sich erweitern wird. An einzelnen Stellen scheint er im vorliegenden Bande etwas dürftig zu sein. Immerhin wird der Wert der Veröffentlichung durchaus anerkannt.

Ferner sind neu erschienen:

Djemal Pascha, A. Erinnerungen eines türkischen Staatsmannes. München 1922. Drei-Masken-Verlag. 350 M.

Poincaré, seine Außenpolitik vor dem Kriege. München 1922. Südd. Monatshefte. 18 M.

*Brentano, L. Die Urheber d. Weltkrieges. München 1922. Drei Masken-Vg. 165 M.

Karbiner, R. Hilfstaf. z. terrestr. Ortsbestimmung. Berlin 1922. J. Springer. 420 M.

Haarmann, E. Aus Theorie und Betrieb der Dampfturbine. 2. verb. Auflage. Hamburg 1922. Boysen & Maasch. 77 M.

*Schjerning, O. v. †. Handbuch der ärztlichen Erfahrungen im Weltkriege 1914/1918. Band 5: Axenfeld, Th. Augenheilkunde. 1500 M. Band 7: Hoffmann, W. Hygiene. Leipzig 1922. J. A. Barth. 1000 M.

*Ebner, A. Wegweiser durch d. deutsche Reichsgesetzgeb. Leipzig 1922. W. Moser. 205 M.

Wasserstraßen-Jahrbuch 1922. München 1922. R. Pflaum. 83 M.

*Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 42. Jahrg. 1921/22. Berlin 1922. Verlag für Politik und Wirtschaft. 25 M.

*Hanow, H., Hoffmann, F., und andere. Kommentar zur Reichsversicherungsordnung. 4. verm. Aufl. Band 1 u. 2. Berlin 1922. C. Heymann. 550 M.

Nöllenburg, W. auf der. Betriebswirtschaft und Bilanzkritik. Berlin 1922. Verlag für Sozialwissenschaft. 82,50 M.

Bürger, O. Kolumbien. Ein Betätigungsfeld für Handel und Industrie. Leipzig 1922. Dieterichsche Verlagsbuchhandlung. 250 M.

Trinkler, E. Tibet. Sein geographisches Bild und seine Stellung im Asiatischen Kontinent. München 1922. Dr. G. Wolf & Sohn. 82 M.

Digitized by Google

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen siehe Heft 6 S. 316.)

Marine- und militärische Fragen, Politik.

Japan strengthens navy but keeps within treaty (A. N. J., 19. VIII. 22). — Need for a second conference on limitation of armaments (A. N. J., 2. IX. 22). — An administrative flagship for the United Staates fleet (Pr. N. I., VIII. 22). — **Amerikanischer Kreuzer für Tagesfahrten** (Se., 7. IX. 22). — Aids to accuracy in battleship maneuvres (Pr. N. I., VIII. 22). — Disciplina (Ri. M., VII/VIII. 22). — Destruction of army first step in overthrow of government (A. N. J., 12. VIII. 22). — **Die militärpolitische Lage Großbritanniens** M. W., 9. u. 16. IX. 22). — **Industrielle Mobilmachung** (Art. M., VII. 22).

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

Washington Conference influence on warship design (Eg., 7. VII. 22). — **Drei Schritte im englischen Kriegsschiffbau: „King Edward VII.", „Lord Nelson", „Dreadnought"** (S., (30. VIII. u. 6/13. IX. 22). — The position of the shipbuilding industry (E., 25. VIII. 22). — **Die Lage des britischen Schiffbaues** (D. W., 31. VIII. 22). — **Weltschiffbau-Krisis** (**Nautische Rundschau**, 10. IX. 22). — **Welthandelsflotte und Weltschiffbau nach dem Stande v.** 30. 6. 1922 (Z. V. d. Ing., 16. IX. 22). — German torpedo-boat destroyer building during the war (Eg., 4. VIII. 22). — The design of shallow-draught river steamers (Eg., 25. VIII. 22). — **Der Dreischrauben-Passagier- und Frachtdampfer „Cap Polonia"** (W. u. R., 22. VIII. 22). — The Canadian-Pacific liner „Empress of Canada" (Eg., 1. IX. 22). — Résistance des carènes. Déplacements favorables ou défavorables (B. t. B. V., VIII. 22). — On the magnitude of the forces of resonance in a turbine-driven steamship (Eg., 8. IX. 22). — Explosion chambers as defense against torpedoes (Sc. A., IX. 22). — Appunti sulla protezione subacquea e sulla salvezza della vita umana in mare (Ri. M., VII/VIII. 22). — **Motortankschiffe „Julius Schindler" und „Ossag"** (S., 6/13. u. 20. IX. 22.) — Le „Camrahn", cargo à moteur Diesel système Sulzer (B. t. B. V., VIII. 22). — Moteurs à quatre temps Diesel-Tosi (Le Génie civil, 24. VI. 22). — The double-acting two-cycle engine (Ms., London, VII. 22). — New American marine oil engine (Ms., New York, VII. 22). — The new Werkspoor engines (Ms., London, VII. 22). — British construction of Werkspoor Diesel engines (Ms., New York, VIII. 22). — **Eine neuartige amerikanische Schiffs-Dieselmaschine** (Mo. u. Mo., 13. VIII. 22). — **Motorschiffbau. Dieselmaschinenanlage für Einschraubenmotorschiffe** (W. u. R., 7. VII. 22). — Development of the rotary internal-combustion engine (Ms, London, VIII. 22). — The internal combustion engine (E., 1. IX. 22). — The Sulzer two-stroke Diesel engine (Eg., 11. u. 25. VIII. 22). — **Ein neuer Viertakt-Dieselmotor der Tosi-Werke** (Mo. u. Mo., 15. VIII. 22). — The marine motor design (E., 8. IX. 22). — **Eine neue Schiffsölmaschine** (Mo. u. Mo., 10. IX. 22). — **Die Ölfeuerungsanlage des Vierschrauben Turbinendampfers „Majestic"** (W. u. R., 7. IX. 22). — **Französischer Wettbewerb für Halbdieselmotoren** (Oe. u. G., 31. VIII. 22). — **Bemerkungen für den Betrieb von Schiffsdieselmotoren** (**Wirtschaft-motor**, VIII. 22). — **Verdrehungsschwingungen von Rädergetrieben im Schiffsantrieb und ihre Bekämpfung** (Z. V. d. Ing., 26. VIII. 22). — **Die bisherige Entwicklung der Gasturbine** (D. P. J., 12. VIII. 22). — New airless-injection system for oil engines (Ms., VI. 22). — Oil-coolers for Diesel engines (Ms., VI. 22). — Some factors limiting the power of Diesel engines (Ms., London, VI. 22). — The electric propelling machinery of the „San Benito" (Eg., 16. VI. 22). — Experiments on steam engine valve leakage (E., 21. VII. 22). — Vane wheel propulsion of ships (Eg., 30. VI. 22). — The reduction gear problem (Eg., 11. VIII. 22). — The lubrication of oil-engine cylinders (Ms., London, VIII. 22). — **Unterdruck-Verdampfer** (D. S., 1. IX. 22).

Werft- und Hafenbaubetrieb, Docks, Kanäle.

Les arsenaux. Rapport sur le projet de loi concernant les établissements industriels de la marine (M. d. F., 19. VIII. 22). — **Richtlinien für die Aufstellung von Hafenbebauungsplänen** (**Zentralblatt d. Bauverwaltung**, 16. IX. 22). — Port improvements at Buenos Aires (Eg., 28. VII. 22). — 125-ton self-propelled floating crane (Eg., 1. IX. 22). — **Die deutschen Wasserstraßen** (H., 19. VIII. 22). — **Vom Wiederaufbau der russischen Wasserstraßen** (H., 19. VIII. 22). — The Meuse lock on the Meuse-Waal canal (E., 8. IX. 22).

Handels- und Binnenschiffahrt, Handels- und Verkehrswesen.

Die Handelsflotten der Welt (M. O. V., **Nachrichten aus Wirtschafts- und Marineleben**, 20. IX. 22). — **Die Lage der deutschen Seeschiffahrt und die Subventionsfrage** (D. S., 1. IX. 22). — The ship subsidy bill (Sc. A., IX. 22). — Merchant marine main artery of

Digitized by Google

our economical life (A. N. J., 5. VIII. 22). — **Frankreichs Schiffsverkehr im Jahre 1921** (W. u. St., Heft 15, 22). — **Die Donau und die Donauschiffahrt** (D. S., 1. IX. 22). — **Zur Entwicklung des internationalen Handels** (W. u. St., 31. VIII. 22). — **Die deutsche Handelsschiffahrt als sozialer Wertfaktor** (D. S., 15. IX. 22). — **Die Lage auf dem internationalen Frachten- und Tonnagemarkt der Nachkriegszeit** (Nautische Rundschau, 20. IX. 22).

Artillerie, Waffenlehre, Bomben, Pulver, Munition, Gas.

Aircraft guns (A. O., V/VI. 22). — Anti-aircraft machine gunnery (A. O., V/VI. 22). — Long range small arms firing (A. O., V/VI. 22). — Fire control system of modern battleship (A. N. J., 12. VIII. 22). — Adapting the double-barrel idea to naval gunnery (Sc. A., IX. 22). — A huge coast-defense range-finder (Sc. A., IX. 22). — Il telemetro polibasico Pavese (Ri. d. art., Nr. 1, 22). — Panoramic sights (A. O., V/VI. 22). — Coniques interosculatrices assimilables à la trajectoire et à la loi des temps (R. d'art., 15. III. 22). — Sopra uno speciale sistema di puntamento in elevazione delle artiglierie navali (Ri. d. art., IV./V. 22). — Méthode spéciale de détermination des éléments topographiques du tir (R. d'art., 15. IV. 22). — Slide rules and their application to position finding (J. U. S. A., IV. 22). — Estaciones radiogoniométricas (Memorial de artilleria, III. 22). — A spotting chart for rectangular coordinates (J. U. S. A., V. 22). — Correction of fire by observation (J. U. S. A., IV. 22.) — Notes on colonel Stegers's proposed method of anti-aircraft fire (J. U. S. A., V. 22). — **Beitrag zur Ergründung der Ursachen der Rohrzerspringer bei Artilleriegeschossen und Wurfminen** (T. u. W., 7./8. Heft. 22). — El viento balistico (Memorial de artilleria, III. 22). — **Bericht über das neu erschienene Lehrbuch der inneren Ballistik Gosset-Liouville** (Art. M., V. 22). — Note storiche di tecnica navale. Un precursore delle moderne istallazioni d'artiglieria (Ri. M., VII/VIII. 22).

Luftfahrwesen.

Das Weltverkehrsluftschiff Boerner (Automobil- und Flugverkehr, VII. 22.) — The coast defense balloon (J. U. S. A., IV. 22). — Airships, aeroplanes, and the navy (Ae., 23. VIII. 22). — **Luftfahrwesen in England** (S., 6/13. IX. 22). — The deplorable neglect of aviation in the United States (A. N. J., 2. IX. 22). — Admiral Moffett, chief of the bureau of aeronautics, gives navy view of aviation (A. N. J., 9. IX. 22). — Blackburn torpedo carriers (Ae., 23. VIII. 22). — **Die Flugstreitkräfte der Großmächte in vier Bildern** (Z. Fl. u. Mo., 31. VIII. 22). — Employment and tactics of aircraft in naval warfare (Pr. N. J., VIII. 22). — **Das Caproni-Riesenflugboot** (Z. Fl. u. Mo., 31. VIII. 22). — A Czecho-slovak commercial aeroplane (Ae., 9. VIII. 22). — A helicopter that flies = the Berliner machine (Sc. A., IX. 22). — **Flugboot und Schwimmerflugzeug** (Mo., 10. VIII. 22).

Elektrizität, Telegraphie, Telephonie und andere Nachrichtenmittel.

Großkampfschiff-F.-T.-Stationen (F., IX. 22). — Radio telegraphy (E., 1. IX. 22). — **Die Transradio-Betriebszentrale in Berlin** (F., IX. 22). — Armstrong's super-regenerative receiver (Sc. A., IX. 22).

Nautische Fragen.

La circolazione dell'atmosfera sui mari (Ri. M., VII/VIII. 22). — **Über Erfahrungen der deutschen Marine auf dem Gebiete der Richtungstelegraphie für Zwecke der Ortsbestimmung** (W. u. R., 7. IX. 22). — **Der Spiegeltheodolit für Pilot- und freie Registrierballonaufstiege auf See** (A. H., Heft 9, 22). — **Das magnetische Moment der Fluidkompasse und dessen Bestimmung** (A. H., Heft 9, 22). — **Azimutbestimmung auf Grund zweier im gleichen Vertikalkreis stehender Sterne** (A. H., Heft 9, 22). — **Die Tätigkeit der deutschen Seewarte im Jahre 1921/22** (H., 2. IX. 22).

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Methods of stowing ships' lifeboats on sea-going vessels (Eg., 4. VIII. 22). — Salvage of the U. S. S. De Long (Pr. N. I., VIII. 22). — **Feuer auf Motorbooten und seine Verhütung** (Mo. u. Mo., 10. IX. 22).

Sport.

Englischer 16 m-Seekreuzer (Mo. u. Mo., 10. IX. 22). — **Nachklänge zu den Meisterschaften des Reichsheeres und der Reichsmarine** (Mi., 15. IX. 22).

Geschichtliches, Geographisches.

Magellanica (Ri. M., VII/VIII. 22). — A brief history of the intervention in Haiti (Pr. N. I., VIII. 22). — Officers-graderne i den danske søetat fra de aeldste tider indtil nutiden (T. f. S., IX. 22).

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW 68, Kochstr. 68—71.

Digitized by Google

Das Marinekorps in Flandern 1914 bis 1918.

(See- und Küstenkrieg.)

Von Korvettenkapitän a. D. Erich Edgar Schulze*).

(Karte hierzu siehe Heft 8 S. 378.)

(Fortsetzung.)

VI.

Die Hemmungen, die einer tatkräftigen Überwasserkriegführung des Marinekorps durch die gegebenen Umstände und die während der ersten Kriegsjahre herrschenden Auffassungen der maßgebenden Stellen auferlegt wurden, sind bereits oben angedeutet worden. Hierauf und auf gewisse andere Erschwerungen, die mit der übergroßen Sorge um das Material zusammenhängen und die es selbst einem Manne wie dem Kommandierenden Admiral nicht immer erfolgreich zu bekämpfen gelang, soll an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden. Eine solche Kritik muß der wissenschaftlichen Forschung vorbehalten bleiben. Was alles in allem mit geringen Mitteln geleistet wurde, bleibt vielleicht immer noch genug. Und wer mit draußen war, weiß, welcher Geist in unsern Flandern-Torpedobootsfahrern, den großen und kleinsten Booten, gelebt hat, und vieler Worte darüber bedarf es nicht.

Weitreichende Unternehmungen kamen bei dem gegebenen Kräfteverhältnis nur in günstigen Nächten in Betracht, wo Dunkelheit, bessere taktische Schulung, Geschwindigkeit, Verwendung der Torpedowaffe im Nahkampf unsere sonstige Unterlegenheit einigermaßen ausglichen. Unsere Flottillen mußten vor Hellwerden wieder zurück sein, damit Kreuzer und große Zerstörerverbände ihnen nicht beim Einlaufen den Weg verlegen konnten. Vor allem bedeutete Dünkirchen in dieser Hinsicht eine Gefahr und mußte ständig beobachtet werden; es wäre dem Feinde leicht möglich gewesen, dort stärkere Streitkräfte in Bereitschaft zu legen, die auf Funkenmeldung vom Auftreten unserer Flottillen vor der Themse oder bei Dover dicht nördlich unserer Küste Aufstellung nahmen.

Es gab für die großen Torpedoboote des Marinekorps die beiden Hauptangriffsrichtungen nach Westen und nach Norden. Bei der Westrichtung kamen vor allem drei Operationen in Betracht: Angriffe in dem östlichen Kanalausgang, Vorstöße gegen die Themse-Mündung und solche in Richtung auf Southwold, südlich Lowestoft, wo die von Norden kommende Handelsstraße nach der Themse vorbeiführte. Die Operation in die Straße von Dover—Calais hatte bei weitem die größte militärische Bedeutung; dort mußten die Engländer zum Schutz der Kanaltransporte eine Bewachung aufrechterhalten, dort vor allem versuchen, dem Eindringen unserer U-Boote entgegenzutreten; es war der ganzen strategischen Lage nach einer der empfindlichen Punkte der britischen Seemachtstellung, dazu eigentlich der einzige für unsere Nordseestreitkräfte erreichbare. Je öfter wir dort anpackten, um so bedeutender mußte, wie in einem früheren Abschnitt ausgeführt, die Wirkung auf die gesamte Entwicklung des heimischen Kriegsverlaufes sein. Bei Vorstößen gegen die Themse-Mündung und die Fahrwasser nördlich davon konnte man weniger sicher darauf rechnen, lohnende Angriffsziele zu finden; immerhin war besonders der Nordausgang der Downs ein vielbefahrenes Gebiet, das man häufigeren deutschen Angriffen nicht ohne weiteres preisgeben konnte. Ein Auftreten unserer Flottillen dort sollte die Engländer vor allem

*) Im Kriege zuerst Adjutant, dann 1. Admiralstabsoffizier beim Generalkommando des Marinekorps.

Digitized by Google

veranlassen, ihre Bewachungsstreitkräfte nicht ganz auf Dover—Calais zu vereinigen, sondern auch auf andere Gebiete zu verteilen, wo sie unseren U-Booten weniger lästig wurden. Demselben Zwecke dienten gelegentliche Beschießungen militärischer Küstenanlagen, z. B. bei Ramsgate, deren örtliche Wirkung wir natürlich nicht überschätzten; aber wenn auf dem Wasser kein Feind angetroffen war, gaben sie von dem Erscheinen unserer Boote doch wenigstens Kunde, erzeugten Beunruhigung in England und die sich hieraus ergebenden Folgen.

Operationen nach Norden in die Hoofden bezweckten naturgemäß Bedrohung und Unterbindung des britischen Handelsverkehrs nach und von Holland; hier konnten und mußten den überbürdeten U-Booten doch in gewissem Umfange ihre Aufgaben von Überwasserstreitkräften abgenommen werden. Dieser Verkehr spielte sich in der Hauptsache auf den beiden Linien Hoek van Holland—Maas-Feuerschiff—Nordhinder—Themse und Ymuiden—Yarmouth ab. Gegen die erstere, die südliche der beiden Linien, konnte man zur Not auch mit geringeren Kräften vorgehen, wie die Z-Halbflottille oft genug bewiesen hat; weiter nördlich vorzustoßen waren größere Kräfte als diese drei Boote erforderlich. Sie wurden aber, abgesehen von den Angriffsoperationen, auch deshalb immer nötiger, weil sich immer mehr zeigte, daß sich die Ansteuerungswege in die flandrischen Häfen mit den kleinen Minensuch- und Torpedobooten der Aßmann-Flottillen allein auf die Dauer nicht freihalten ließen; diese brauchten den englischen Zerstörern gegenüber Rückhalt und Unterstützung an stärkeren Verbänden. Auch für den Wach- und Patrouillendienst nachts brauchten wir kampfkräftigere Boote.

Es bedeutete den eigentlichen Beginn der Überwasserseekriegführung des Marinekorps, als am 2. März 1916 die Z-Halbflottille „Flandern" (Waitz, Zander, Steiner) in Zeebrügge eintraf, um uns dann den ganzen Krieg über treu zu bleiben. Nur drei Boote waren es, ihre operative Verwendung war beschränkt, aber unter der ebenso unerschrockenen wie klug abwägenden Leitung ihres Halbflottillenchefs und ihrer Kommandanten brachen sie doch den Bann der bisherigen heimischen Bedenken und erbrachten den Beweis für die bedeutenden Möglichkeiten, die sich von Flandern aus boten; ihre besondere Kriegserfahrung auf dem dortigen Kriegsschauplatz kam dem Marinekorps bis zum Ende des Krieges zustatten.

Die bald wachsende Zuteilung von Verbänden großer Torpedoboote an das Marinekorps geht aus folgender Übersicht hervor:

8. Juni bis 30. Juli 1916	II. Torpedobootsflottille;
24. Oktober bis 2. November 1916 . .	III. " ;
24. Oktober bis 30. November 1916 . .	IX. " ;
23. Januar bis 29. März 1917	VI. " ;
18. Februar 1917 bis Herbst 1918 . . .	Z-Flottille „Flandern" (Erweiterung der bisherigen Z-Halbflottille zur Flottille) (K. Kapt. Conrad Albrecht);
24. März 1917 bis Herbst 1918	III. Torpedobootsflottille (K. Kapt. Claussen).

Anfang Oktober 1916 ließ das Generalkommando des Marinekorps beim Chef des Admiralstabes in Berlin mündlich Vortrag erstatten über die Notwendigkeit und die guten Aussichten einer größeren Torpedobootsunternehmung gegen die Straße von Dover—Calais. Der Chef des Admiralstabes erkannte nach längeren Besprechungen die Gründe an, obwohl verschiedene seiner Abteilungschefs starke Bedenken geltend machten, wollte zwar wegen Zuteilung von hinreichenden Streitkräften nach Flandern nichts befehlen, ließ aber dem Flottenkommando die Ausführung empfehlen. Der Flottenchef entschied dankenswerterweise zustimmend. Am 24. Oktober früh trafen darauf die III. und IX. Flottille

Digitized by Google

(K. Kapt. Hollmann und Goehle) in Zeebrügge ein. In der Nacht vom 26./27. Oktober brachen beide Flottillen und die Z-Halbflottille unter Führung des Kommodore Michelsen in die Dover-Straße und den östlichen Kanal ein, rollten die ganze feindliche Bewachungslinie auf (1 Zerstörer, 6 Wachfahrzeuge, 1 Fischdampfer und der Transportdampfer „Queen" versenkt, 2 Zerstörer, 3 Wachfahrzeuge, 1 Fischdampfer schwer beschädigt) und kehrten ohne jeden eigenen Verlust oder Schaden nach Zeebrügge zurück. Der Schluß des von Bacon später mitgeteilten englischen Gefechtsberichts über diesen Angriff lautete: „The most serious part of the late raid is, that the Germans are at last beginning to use their destroyers properly. With such use, they will discover their power, and we shall have far more difficult times than heretofore".

Es war in höchstem Maße bedauerlich, daß ungewöhnlich schweres Wetter die für den 30. Oktober geplante sofortige Wiederholung der Operation verhinderte; die bleibende Wirkung wäre dann eine ganz andere geworden. Immerhin war, als nun im November einige Vorstöße der Flottillen gegen Margate, Ramsgate und Southwold folgten, das Ergebnis eine heftige Beunruhigung in England; es wurden im Unterhause Anfragen an die Admiralität eingebracht, die öffentliche Meinung forderte größere Betätigung der Flotte. Und gerade diese zu erreichen, mußten wir anstreben. Nach Maßgabe der verfügbaren Kräfte hat das Marinekorps bei allen späteren derartigen Torpedobootsunternehmungen, die zu schildern ich mir hier leider versagen muß, dieses Ziel vor allem im Auge gehabt, in der Überzeugung, daß, wenn es zum Schlagen kam, die Güte unserer Schiffe und die Schulung der Besatzungen uns, wie es sich auch vor dem Skagerrak gezeigt hat, den Erfolg verbürgten.

Verlustreicher und aufreibender als diese größeren Unternehmungen war der tägliche Dienst der Torpedoboote vor der flandrischen Küste selbst. Bis zum Eintreffen der Z-Halbflottille lag er einigen bewaffneten Fischdampfern und den in Antwerpen entstehenden ersten kleinen A-Booten ob, aus denen allmählich die T-Flottille „Flandern" gebildet wurde. Wie unzulänglich diese auf sich allein gestellten, schwachen und langsamen Boote waren, bewies der am 1. 5. 15 eintretende Verlust von „A 2" und „A 6" mit dem damaligen Flottillenchef (Kaptlt. Schoemann) selbst, die sich beim Versuch, eines unserer Flugzeuge zu bergen, etwas zu weit vorgewagt hatten und von hinzukommenden englischen Zerstörern leicht versenkt wurden. Wenngleich der Typ der A-Boote mit der Zeit wesentlich entwickelt und verbessert wurde (A 2- und A 3-Typ), so daß sie eine gewisse eigene Kampfkraft erlangten, sogar viermal eine Beschießung von Dünkirchen durchführten, das wegen der Sände den großen Booten nicht zugänglich war, so blieb doch ihre Verwendungsfähigkeit beschränkt. Schutz durch starke Flottillen und enges Zusammenarbeiten mit ihnen war erforderlich. Als allmählich eine einigermaßen angemessene Zahl großer Boote dem Marinekorps ständig zur Verfügung gestellt war, wurde, um dieses Zusammenwirken zu festigen, im Oktober 1917 die Stellung eines Führers der Torpedobootsstreitkräfte, des F. d. T. „Flandern" (anfangs F. Kapt. Kahle, dann v. Stosch) geschaffen, der alle Überwasserstreitkräfte an der flandrischen Küste zur Einheit zusammenfaßte.

Die wichtigste Aufgabe des Küstendienstes auf See war der Netz- und Minenräumdienst; seine eigentliche Durchführung lag in erster Linie der T-Flottille (Kaptlt. Aßmann) ob, deren Boote hierfür besonders gebaut und eingerichtet waren, während die großen Boote die Sicherung dabei übernahmen. Am 24./25. April 1916 wurde von den Engländern zur Lahmlegung der flandrischen U-Boote die erste große Sperre vor der Küste ausgelegt, die sich in mehreren Reihen und Abschnitten von der Scheldemündung bis zu den Sänden von Dünkirchen er-

Digitized by Google

streckte. Ihre Erhaltung und Erneuerung strebte der Gegner bis zum Ende des Krieges unablässig an. Das seemännische Geschick, das er dabei an den Tag legte, war unleugbar, auch der Umfang des hierfür verwandten Materials erstaunlich, weniger glänzend die militärische Auswertung dieser Unternehmungen. Sperren solcher Art konnten nur dann den rechten Zweck haben, wenn sie hinreichend bewacht wurden; das geschah zu unserer Befriedigung nur äußerst unvollkommen, vor allem eigentlich nur bei Tage. Wenn, zu unserer Überraschung, am 25. früh, dem ersten Morgen nach Auslegung der ersten Sperre, unsere Torpedoboote im gesamten Seegebiet vor der Küste außer zwei anscheinend vergessenen Fischdampfern keinen Feind mehr antrafen und sofort ungestört mit der Wegräumung beginnen konnten, so war das vielleicht durch den Vorstoß unserer Hochseeflotte gegen Yarmouth zu erklären, der zufällig in derselben vorhergehenden Nacht stattgefunden und wohl die Zurückziehung aller in der Nähe stehenden englischen Streitkräfte zur Folge gehabt hatte. Nicht recht verständlich war es dagegen, daß in den langen folgenden Monaten die Engländer zwar regelmäßig von Hellwerden ab mit einer ansehnlichen Streitmacht, — Monitoren, Zerstörern, Fischdampfern, Minensuchfahrzeugen, Motorbooten — zur Bewachung an der Sperre aufmarschierten, — die „große Mahalla" nannten wir dieses Aufgebot der Kürze halber — nachmittags um 5 Uhr 30 bei Klardeck aber mit derselben Pünktlichkeit wieder nach Dünkirchen, ihrem Liegeplatz, einliefen. Abend, Nacht und früher Morgen gehörten unseren Such- und Räumverbänden. Daß dieser Dienst, besonders bei Dämmerung und Dunkelheit und zur Winterszeit, ebenso gefahrbringend wie anstrengend war, bedarf keiner Erläuterung. Unermüdlich, durch keine Verluste abgeschreckt, hat die T-Flottille „Flandern" unter Führung ihres tatkräftigen und sachkundigen Chefs ihre schwere Aufgabe gelöst. Immer wieder brach sie in den Gürtel der Sperren Lücken, durch die unsere U-Boote passieren konnten. Nur wenige Tage hat es gegeben, wo wir den sich der Küste nähernden U-Booten nicht sofort durch Funkspruch Einlauferlaubnis und Kurs übermitteln konnten.

Eigentlich erst im letzten Jahre entwickelte der Feind auch nachts eine etwas regere Tätigkeit, die zwar das Arbeiten an der Sperre nicht verhinderte, aber eine andere Aufgabe unserer schwimmenden Küstenverteidigung erschwerte: den nächtlichen Patrouillen- und Wachdienst. Als besonders lästig erwiesen sich die kleinen englischen Motortorpedoboote, die vom Frühjahr 1917 ab mit wachsender Häufigkeit auftauchten. Ihre hohe Geschwindigkeit und geringe Sichtbarkeit machten sie sowohl für die U-Boote, die im flachen Küstengewässer aufgetaucht fahren mußten, als auch für alle größeren Überwasserfahrzeuge gefährlich. Ein ständiges Auf- und Abpatrouillieren unserer Torpedoboote vor den Einfahrten war angesichts dieser Bedrohung bedenklich und mußte aufgegeben werden. Anderseits erschien es untunlich, auf die Bewachung der Küste durch vorgeschobene Sicherung, und damit auf die Möglichkeit rechtzeitiger Alarmierung, grundsätzlich zu verzichten und den Gegner im flandrischen Seegebiet unbeobachtet schalten zu lassen. Die Organisation des Wachdienstes mußte verändert, den wechselnden Umständen angepaßt werden und stellte an die Umsicht des Führers der Torpedobootsstreitkräfte hohe Ansprüche. An Stelle der regelmäßigen Patrouillenfahrten traten Vorstöße in wechselnden Richtungen mit hoher Fahrt. Ferner wurden die weniger leicht angreifbaren Fahrzeuge der Minenräumdivision (Kaptlt. d. R. Zürn) zur engeren Bewachung der Einfahrten hinzugezogen. Ein Teil der Fernlenkboote wurde zu Motorschnellbooten mit Torpedo (Motorbootsdivision) umgebaut und gleichfalls zu gelegentlichen Aufklärungsvorstößen verwandt; technisch blieben diese letzteren allerdings im Versuchsstadium, zum eigentlichen Angriff sind sie nur einmal, gegen Fahrzeuge vor Dünkirchen, gekommen.

Digitized by Google

Es ist mehrfach die Frage aufgeworfen worden, weshalb wir die Küste nicht durch ausgiebige Verwendung eigener Minen und Sperren aller Art geschützt haben. Der zwingende Grund hierfür lag darin, daß, wie sich immer wieder zeigte, eigene Minen für unsere Streitkräfte ziemlich ebenso gefährlich waren wie für den Gegner; besonders galt das für die U-Boote, deren Besteck bei Ansteuerung der Küste fast stets unsicher war und deren hinlänglich große Schwierigkeiten wir auf keinen Fall vermehren durften. Das Marinekorps stand vor der Wahl, das Seegebiet möglichst zu sperren und dadurch die Küstenverteidigung aufs äußerste zu verstärken, oder in erster Linie offensiven Seekrieg zu führen. Es entschied sich ohne Zaudern für das letztere; der örtliche Schutz der Küste mußte durch andere Mittel bewirkt werden und wurde es. — Der Minenkrieg der Torpedoboote, dem man anfangs eine weit größere Rolle zugedacht hatte, trat daher in den Hintergrund, zumal da an der feindlichen Küste unsere U-Boote diese Aufgabe übernommen hatten. — Eigene Minensperren im flandrischen Seegebiet sind nur gelegentlich und für ganz bestimmte Zwecke verwendet worden, so im Winter 1914/15, als unsere schwimmenden Streitkräfte noch kaum nennenswert waren, später zum Schutz der Schelde-Mündung gegen einen etwaigen englischen Neutralitätsbruch, an der Grenze unseres Hoheits- und Operationsgebietes, schließlich auch in Gestalt von Zeitminen auf der englisch-holländischen Handelsstraße. — Die Tatsache, daß am 7. Mai 1917 der britische Zerstörer „Maori" bei Thornton-Bank nördlich Zeebrügge auf eine damals ausgelegte kurze Sperre lief und sank, hat im übrigen beim Gegner lange fortgewirkt und die Besorgnis vor unseren Minen wachgehalten, als schon längst keine mehr lagen.

Eine Übersicht der Seestreitkräfte, die dem Marinekorps im Frühjahr 1918 zur Verfügung standen, ist in der Anlage beigefügt. Es war das stolze Vorrecht der Flandern-Flottillen und ihres ritterlichen Führers, des F. Kapt. v. Stosch, daß sie unablässig am Feinde standen.

VII.

Die Entwicklung der Dinge brachte es mit sich, daß sämtliche anderen Zweige des Seekrieges letzten Endes nur Mittel zum Zweck waren für die Durchführung des Unterseehandelskrieges. Alles übrige — Torpedobootsunternehmungen, Minenverwendung und Minenräumdienst, Funkspruchwesen und Signaldienst, Werften und Hilfsmittel der Küstennavigierung —, alles mußte diesem einen Gesichtspunkt untergeordnet werden. Und da die Unterseebootsflottillen Flandern das Glück hatten, in K. Kapt. Bartenbach an ihrer Spitze einen Mann zu haben, der eine geborene Führernatur war, — Menschen- und Sachkenner zugleich, großzügig und doch gewissenhaft genau, mit untrüglichem Instinkt ebenso wie mit durchdringendem Verstande begabt —, so blieb dem Generalkommando kaum mehr zu tun, als diesem Grundsatz nach Möglichkeit bei jeder Maßnahme Geltung zu verschaffen, alle vorhandenen und erreichbaren Kräfte in den Dienst dieser Waffe zu stellen, auf der die große Last und die schwerste Verantwortung lag.

Wenngleich so der Unterseehandelskrieg immer mehr zum Mittelpunkt der Tätigkeit des Marinekorps wurde, so kann er doch an dieser Stelle dem Zeilenumfange nach nicht seiner Bedeutung entsprechend behandelt werden. Der Gegenstand ist so groß, daß es nicht möglich ist, ihm im Rahmen dieser immerhin meist aus dem Gedächtnis hingeworfenen Darstellung gerecht zu werden. Er erfordert eine Schilderung für sich. Deshalb hier nur wenige Angaben.

Am 9. November 1914 lief als erstes Unterseeboot das der Hochseeflotte unterstellte „U 12" in Zeebrügge ein — für damalige heimische Begriffe ein

Digitized by Google

Wagnis — und machte von hier einige erfolgreiche Unternehmungen; etwas später folgte „U 11", das ebenfalls vorübergehend von Flandern aus operierte. Am 16. März 1915 brachte uns „U 28" die ersten Prisen nach Zeebrügge. Zu fester Zuteilung von Booten der Flotte jedoch kam es noch nicht. Am 27. März 1915 traf in Brügge „U B 10" als erstes der in Antwerpen gebauten und besonders für Flandern bestimmten kleinen U-Boote ein, von denen im Laufe der Zeit eine größere Anzahl an das Marinekorps abgeliefert wurde. Vom etwa 1. Mai 1915 ab wurden auch die U-Boote für Flandern in Deutschland fertiggebaut und über See herübergeschickt.

Am 29. März 1915 stellte die U-Flottille Flandern in Dienst. (Flottillenchef K. Kapt. Bartenbach.) Im Oktober 1917, als die Anzahl und Größe der Boote immer mehr wuchs, wurde eine Teilung in zwei Flottillen vorgenommen, an deren Spitze der bisherige Flottillenchef als Führer der Unterseeboote (F. d. U.) gestellt wurde. Die Höchstzahl der Boote war im Juli 1917 erreicht und betrug 38. Die U-Boote Flandern haben im Kriege 2554 Fahrzeuge mit etwa 4,4 Mill. T feindlicher Schiffsräumte versenkt, ihr Anteil an dem vernichteten Gesamttonnengehalt beträgt 33%, die Verluste waren 80 Boote, 145 Offiziere und weit über 1000 Mann.

Der Wert der flandrischen Stützpunkte für den U-Bootskrieg lag vor allem darin, daß der An- und Rückmarschweg zu den Hauptverkehrsgebieten im Kanal, an der Südküste Irlands und der Westküste Frankreichs um rund 300 sm näher war als der Weg von der Heimat aus. Was jedes einzelne Boot an Marschtagen sparte, gewann es für die eigentliche Kriegstätigkeit. Jedes Flandernboot besaß infolge der geographischen Verhältnisse erhöhten Kampfwert. Wenn dem gegenüber gelegentlich der Einwand geäußert wurde, diese Vorteile würden aufgehoben durch die Gefahren und Verluste beim Durchsteuern der Straße von Dover—Calais, so wird das durch die Tatsachen und Zahlen widerlegt. Das Verhältnis der Flandernverluste zur versenkten Tonnenzahl war nicht größer als irgendwo anders. Erst im Jahre 1918, als es den Engländern nach langen vergeblichen Versuchen gelungen war, die Dover-Straße durch tiefstehende Minen zu sperren und damit auch für die Unterwasserfahrt nahezu unpassierbar zu machen, ging die Zahl der dort verlorenen Boote so in die Höhe, daß der Einsatz nicht mehr zu vertreten war und zunächst die Entsendung nördlich um Schottland erforderlich wurde.

Gerade diese letztere Tatsache ist einer der Beweise dafür, daß der Unterseehandelskrieg zu spät begonnen ist. Von den politischen Umständen soll hier nicht gesprochen werden; es wäre vielleicht begreiflich gewesen, daß man aus politischen Gründen den Unterseehandelskrieg ganz unterließ. Keinesfalls zu billigen ist es, daß man ihn zu einem Zeitpunkt einsetzen ließ, als seine Aussichten schon stark verringert waren; daß dies der Fall war, daß die Abwehrvorbereitungen des Gegners zu Anfang 1917 schon einen bedenklich hohen Grad erreicht hatten, konnte man beim Marinekorps deutlich und unmittelbarer empfinden als irgendwo sonst. Es läßt sich heute ebensowenig wie damals mathematisch beweisen, daß der unbeschränkte U-Bootskrieg, rechtzeitig angefangen, zum vollen Erfolg geführt hätte. Unsere Unterseebootsführer und wir alle haben die feste Überzeugung und den Glauben gehabt. Tatsache aber ist es, daß er, vom militärischen Standpunkte betrachtet, über ein Jahr zu spät eingesetzt hat. Trotz geringerer Bootszahl ließ sich im Frühjahr 1916 mehr erreichen; das läßt sich durch Zahlen belegen. Außerdem hätte der U-Bootkrieg, zu diesem Zeitpunkte begonnen, natürlich entsprechend länger und nachhaltiger wirken können.

Leitender Gesichtspunkt der U-Bootskriegführung des Marinekorps war: Möglichst viel der für Zwecke des Feindes fahrenden Schiffsräumte in möglichst

Digitized by Google

kurzer Zeit unter möglichst geringen Verlusten zu vernichten. Von diesem Grundsatze ausgehend, mußte es für unrichtig gehalten werden, die U-Boote auf irgendwelche bestimmte Dampfer oder genau bestimmte Strecken ansetzen zu wollen. Wohl konnte man gelegentlich, wenn eine starke feindliche Landoffensive an der Westfront bevorstand und daher mit besonders häufigem und wichtigem Transportverkehr zwischen England und Frankreich zu rechnen war, den östlichen Kanal mit zahlreicheren Booten, besonders auch mit Minenbooten, besetzen. Aber das mußte doch eine Ausnahme bleiben; der Erfolg in diesem Bereich war aus mancherlei Gründen — schwierige Navigierung, schärfste Gegenwirkung — doch immer nur gering. Im allgemeinen mußten die Boote da angesetzt werden, wo sie unter leidlich günstigen Bedingungen wirken konnten und wo mit Sicherheit auf dauernden starken Verkehr auch am Tage zu rechnen war; das waren vor allem die wichtigsten Ansteuerungspunkte, die jeder Seefahrer voraus nehmen muß, der vom Westen oder Südwesten her den Kanal und die britischen Häfen erreichen will. — Das dem Marinekorps für den Unterseehandelskrieg zugeteilte Gebiet war: die englische Ostküste von Süden bis Flamborough Head, der Kanal, die französische Westküste, der Golf von Biscaya und der südliche Teil der irischen See. Dieses Gebiet war in große Quadrate eingeteilt, die den einzelnen Booten zugewiesen wurden, ohne daß sie jedoch fest an diese Standorte gebunden waren. Nur die Minenboote erhielten festen Sperrbefehl.

An Tatkraft, Ausdauer und opferfreudiger Hingabe haben unsere flandrischen U-Bootsleute das Höchste geleistet, was Menschentum vermag. Was daneben diese jungen Kommandanten — aus der großen Zahl gedenken wir hier nur der Namen: Steinbrinck, Pustkuchen, Saltzwedel, Wenninger, v. Werner, Waßner, Fürbringer, Lohs, Howaldt, Graf v. Schmettow, Viebeg — und ihre Besatzungen technisch geleistet haben auf navigatorischem, seemännischem und maschinellem Gebiet, das werden im seeungewohnten Deutschland wohl nur die wenigsten ganz ermessen können.

(Schluß folgt.)

* * *

Anlage.

Kriegsgliederung des Marinekorps Mitte Mai 1918 (Seekriegführung).

Generalkommando: Brügge. — Kommandierender Admiral: Admiral v. Schröder.
1. Admiralstabsoffizier: K. Kapt. Erich Edgar Schulze.

A. Torpedobootsstreitkräfte.

F. d. T.: F. Kapt. v. Stosch. Admiralstabsoffizier: Kaptlt. v. Puttkamer.

Takt. Nr.	Nr. des Bootes	Name des Kommandanten
Zerstörer-Flottille Flandern, Chef: K. Kpt. Albrecht (Conrad).		
	V 47	Gerß
1. Z-Halbflottille, Chef: Kaptlt. Steiner.		
1	V 68	Beckurts
3	S 61	Keil
2	G 95	Pieper (Ehrenreich)
4	V 67	Hormel
2. Z-Halbflottille, Chef: Kaptlt. Zander.		
1	V 82	Mootz
3	V 69	Benecke (Albert)
2	S 63	Loeffler (Walther)
4	V 74	Junghans
Stammkompagnie der Z-Flottille.		
	Dampfer „Lestris"	Wohnschiff der Stammkompagnie

Digitized by Google

Takt. Nr.	Nr. des Bootes	Name des Kommandanten
III. Flottille, Chef: K. Kapt. Clausen (August).		
	V 71	Schmundt
5. Halbflottille, Chef: Kaptlt. Karlowa.		
1	V 73	Tilleßen (Karl)
3	V 81	Eggemann
5	V 77	Hermann (Peter)
2	S 53	Kossack
4	G 41	Frorath
6. Halbflottille, Chef: Kaptlt. v. Eichhorn.		
1	G 91	Küsel (Friedrich)
3	S 55	Bucher
2	V 70	Lemelsen
4	S 54	Scabell (Hans)
Stammkompagnie der III. Flottille.		
Torpedobootsflottille Flandern, Chef: Kaptlt. Aßmann (Kurt).		
1. T-Halbflottille, Chef: Kaptlt. Densch.		
1	A 58	Densch
3	A 61	v. Rosenberg (Joachim)
5	A 80	Ganguin (Karl)
7	—	—
2	A 29	Ernst (Franz)
4	A 31	Prinz v. Arenberg
6	A 47	v. Specht
8	A 39	v. Helmolt.
2. T-Halbflottille, Chef: Kaptlt. Lütjens.		
1	A 42	Lütjens
3	A 28	Busse (Julius)
5	A 27	Tuchel
7	A 45	Zapp (Paul)
2	A 30	Fleischer (Friedrich)
4	A 48	Brandt (Adolf)
6	A 49	v. Cleve
8	A 43	Fischer (Eugen)
Stammkompagnie der T-Flottille, Führer: Oblt. z. S. d. R. Riggert.		

Takt. Nr.	Nr. des Bootes	Name des Kommandanten
Motorbootsdivision, Chef: Kaptlt. d. R. Ellendt.		
	M. B. 1	Gruppenführer:
	L 1	Ritthausen
	L 2	Bürger
	L 7	Winkler
	L 8	
	L 9	
	L 17	
1. Minenräum-Division, Chef: Kaptlt. d. R. Zürn.		
24 Motorboote, 4 Motorbarkassen.		
I. Halbdivision, Führer: Lt. z. S. d. R. Höhler.		
Chefboot, Boot Nr. 1 bis 8 (8 F-Boote), 1 Boot der II. S-Halbflottille.		
II. Halbdivision. Führer: Oblt. z. S. v. Lünen.		
Boot Nr. 11 bis 18 (4 F-Boote, 4 Boote der III. S-Halbflottille).		
III. Halbdivision, Führer: Lt. z. S. d. R. Feldten.		
Boot Nr. 22 bis 28 (7 Boote der III. S-Halbflottille), 1 Boot (altes Boot der 1. Minenräum-Division), 1 Barkasse der Motorbootsabwehr.		

I. und II. Halbdivision sind in Blankenberghe bzw. Rombacherhütte stationiert, machen Kontrollfahrten und stehen für Minenräumdienst zur Verfügung.

III. Halbdivision ist in Brügge stationiert und versieht den nächtlichen Patrouillendienst vor Zeebrügge und den Sperrlotsendienst vor Ostende und Zeebrügge.

B. Unterseeboote.

Führer der Unterseeboote Flandern (F. d. U.): K. Kapt. Bartenbach.

1. Admiralstabsoffizier: Kaptlt. Steinbrinck.
2. Admiralstabsoffizier und Kommandant des Führerfahrzeuges: Kaptlt. Suadicani.

Flaggleutnant: Kaptlt. Meier (Ulrich).

Artl. Instrukteur: Kaptlt. Haeker (Erich).
F. T.-Offizier: Lt. z. S. d. R. Thye.
Verbandsingen.: Mar. St. Ing. Augustini.
Verbandsarzt: Mar. St. Arzt d. R. Dr. Reschop.
Verbandszahlmstr.: Mar. Ob. Zahlm. Becker.

U-Flottille Flandern I.

Flottillenchef: Kaptlt. Walther (Hans).
Flaggleutnant: Oblt. z. S. v. Twardowski.
Divisionsoffizier des Reservepersonals: Lt. z. S. d. R. Wulle.

Flottilleningen.: Mar. Ob. Ing. Franckſen.
Flottillenarzt: Mar. St. A. d. R. Dr. Reschop.
Flottillenzahlmstr.: Mar. Ob. Zahlm. Habicht (Ernst).

Digitized by Google

Lfd. Nr.	Nr. des Bootes	Namen des Kommandanten	Wachoffiziers	Leitenden Ingenieurs
1	UC 4	Oblt.z.S. Schmidt (Eberhard)	—	Ob. Masch. Wendler
2	UC 11	" " " Lange (Werner)	—	Masch. Henniger
3	UC 17	" " " Frhr. v. Lyncker (Nikolaus)	Lt.z.S.d.R. Albrecht (Dieter)	Ob. Masch. Müller
4	UC 56	Kaptlt. d. R. Kiesewetter	" " " " " Tetzlaff	Masch. Rauke
5	UC 77	Oblt.z.S. Ries	" " " Hofrichter	Ing. Asp. Jürgens
6	UC 78	Kaptlt. Kukat (Hans)	Oblt.z.S. Lechler (Helmut)	" " Oehler
7	UB 55	" Wenninger	Lt.z.S. v. Montigny (Karl)	Mar. Ing. Dietrich
8	UB 57	Oblt.z.S. Lohs	" " " Vogel (Theodor)	" " d. R. Feye
9	UB 59	Kaptlt. Waßner	Oblt.z.S. Schottky	" " de Buhr
10	UB 74	Oblt.z.S. Steindorff	" " " Wendland	" " Müller
11	UB 78	" " " Stosberg (Arthur)	Lt.z.S. Brandenburg	Ing. Asp. Schultz
12	UB 80	Kaptlt. Viebeg	" " " Feddersen	Mar. Ing. d. R. Brodersen
13	UB 88	" v. Rabenau (Reinhart)	" " " Achilles	" " Martens
14	UB 103	" Hundius	" " " Hubert	" " d. S. 1 Horst
15	UB 108	" Amberger (Wilh.)	Oblt.z.S. Hassel	" " Stöckel
16	UB 109	" Ramien	Lt.z.S. v. Schubert (Hans, Helmut)	" " d. R. Voß

U-Flottille Flandern II.

Flottillenchef: Kaptlt. Rohrbeck.
Flaggleutnant: Oblt. z. S. Kawelmacher.
Divisionsoffizier des Reservepersonals: Lt. z. S. d. R. Schädel.
Flottilleningen.: Mar. Ob. Ing. Willrodt.
Halbflottilleningen.: Mar. Ob. Ing. Welcker.
Flottillenarzt: Mar. St. A. d. R. Dr. Reschop.
Flottillenzahlmstr.: Mar. Zahlmstr. Müller (Fritz).

Lfd. Nr.	Nr. des Bootes	Namen des Kommandanten	Wachoffiziers	Leitenden Ingenieurs
1	UB 10	Oblt.z.S. Emsmann	—	Masch. Müller (Karl)
2	UB 12	" " " Schöller	—	" Isendyk
3	UB 16	" " " v.d.Lühe (Vicco)	—	" Koch
4	UB 30	" " " Stier	Lt.z.S. Prinz	Insp. Asp. Kohlberg
5	UB 31	" " " d. R. Braun	" " " d.R. Praß	Masch. Kühne
6	UB 40	" " " Dobberstein	" " " " " Schütz (Fritz)	Ob. Masch. Dorn
7	UC 64	" " " Schwarz (Ferdinand)	" " " " " Seeger	Ing. Asp. Läßker
8	UC 70	" " " Loch	" " " Ahrens	Ob. Masch. Rochner
9	UC 71	" " " Warzecha	" " " Matthies	Ing. Asp. Müller (Paul)
10	UC 75	" " " Schmitz (Walter)	" " " Frhr. v. Recum	" " Mett
11	UC 31	" " " Bartholdy	—	—
12	UC 49	" " " Kükenthal	" " " d.R. Wackernagel	Ing. Asp. Wegener
13	UB 104	" " " Bieber	Oblt.z.S. Bremer (Hermann)	Ing. O. Asp. Henke
14	UB 107	Kaptlt. v. Prittwitz und Gaffron	" " " Fenkner	Ing. Asp. Franz (Alfred)
15	UB 110	" Fürbringer (Werner)	Lt.z.S. d. R. Dietz	Mar. Ing. d. R. Plön
16	UB 111	Oblt.z.S. v. Werner	" " " " " Hübener	—
17	UB 112	Kaptlt. Rhein	" " " " " Kähler (Otto)	—
18	UB 113	Oblt.z.S. Pilzecker.	Oblt.z.S. Ohly	Ing. O. Asp. Möllhoff

Digitized by Google

Die Rolle der Seemacht in der französischen Geschichte.

Von Vizeadmiral a. D. A. Meurer. (Fortsetzung.)

X.

Die französische Revolution, die für die Geschicke Frankreichs, ja ganz Europas Epoche gemacht und alles Bestehende umgestürzt hat, wurde auch verhängnisvoll für die Entwicklung der französischen Seemacht. Es ist hier nicht der Ort, auf die Ursachen und den historischen Verlauf dieser wahrhaft welterschütternden Umwälzung einzugehen, nur so viel sei angedeutet, daß die Gründe derselben mehr noch als in den inneren, wenn auch noch so reformbedürftigen Zuständen auf dem Gebiete der Weltstellung Frankreichs lagen. Das stolze und ehrsüchtige französische Volk konnte es einfach nicht vertragen, sich durch den Verlust seiner überseeischen Besitzungen und damit seines Ansehens in den Seekriegen des 18. Jahrhunderts auf die zweite oder dritte Stelle im Rate der Völker Europas herabgedrückt zu sehen. „Die auswärtigen Verhältnisse bilden ein Reich nicht der Konnivenz, sondern der Macht. Eine jede Nation wird es empfinden, wenn sie sich nicht an der ihr gebührenden Stelle erblickt. Wieviel mehr die französische, die so oft den sonderbaren Anspruch erhoben hat, die große zu sein"*). Es war in der Tat ein schreiender Widerspruch, daß ein Volk, welches der ganzen Kultur Europas im 18. Jahrhundert den Stempel aufgedrückt hatte und dessen Sprache die der gesamten gebildeten Welt jener Zeit war, politisch zur Machtlosigkeit verdammt sein sollte, und es war nur natürlich, daß die Nation, von freiheitlichen Ideen erregt, den herrschenden Ständen und der Regierung, die Frankreich dahin gebracht, die Schuld gab. Nicht die niederen Klassen, nicht Arbeiter und Bauern haben die Revolution gemacht, sondern im gebildeten Bürgertume fand sie ihre begeisterten und auch ihre radikalsten Anhänger. Es war eine Revolution des Bürgertums gegen die bevorrechteten Stände, gegen Geistlichkeit und Adel und gegen die Krone, die nach anfänglichem Schwanken beide zu stützen versuchte und dadurch mit in den Abgrund gerissen ward.

Wie bei allen Umwälzungen solcher Art (die englische Revolution von 1642 bildet aus ganz besonderen Gründen die einzige Ausnahme) waren es Heer und Flotte, die zuerst und am schwersten der Lockerung und Auflösung anheimfielen, und zwar die Flotte noch früher und schneller als das Heer, ergänzte sich doch ihr Offizierkorps fast ausschließlich aus dem Adel, dem der wütendste Haß der populären Parteien galt. Denn diese fühlten sehr wohl, daß das Offizierkorps nicht nur das Rückgrat der Wehrmacht, sondern auch des monarchischen Gedankens in Frankreich war**).

Welches waren nun im besonderen die Rückwirkungen der Revolution auf die französische Flotte? Die Beantwortung dieser Frage ist von entscheidender Bedeutung für das tiefere Verständnis des auf die Revolution von 1789 folgenden Vierteljahrhunderts französischer Geschichte. Sie möge daher ihrer Wichtigkeit entsprechend nachstehend im Zusammenhang behandelt werden, ehe an die Schilderung der einzelnen Ereignisse des Riesenkampfes herangetreten wird, der als Folge der Revolution ganz Europa in ein Meer von Blut und Trümmern stürzen sollte. Bei Ausbruch der Revolution befand sich die französische Flotte keineswegs in vernachlässigtem Zustande. Mehr als um das Heer hatte sich Ludwig XVI. um die Flotte gekümmert in der richtigen Erkenntnis ihres entscheidenden Wertes

*) Siehe Ranke, Die großen Mächte. Seite 41.

**) Vgl. Hipp. Taine, Les Origines de la France contemporaine. Bd. II: La Révolution, 3. Kap.

Digitized by Google

bei jedem Zusammenstoße mit England. Über 80 Linienschiffe waren 1789 vorhanden, alle in gutem Stand, ebenso wie die Werften und Arsenale, und dies alles trotz der chronischen Geldnot des Staates. Mannschaften waren reichlich vorhanden. Der Dienst in der Flotte galt sogar als besonders bevorzugt. Es ist erschütternd, hiermit das Bild zu vergleichen, das sich wenige Jahre später in derselben Marine bot! Wie im öffentlichen Leben versagte auch in der Marine zuerst die Moral. Schon 1789, gleich nach dem Bastillesturm im August, begann die Zersetzung, lange ehe sich in der Armee irgendwelche Anzeichen der Unbotmäßigkeit zeigten. In der Flotte zuerst spürte man den Niedergang und das Versagen der politischen Macht im Innern. Am schlimmsten in Toulon, wo sich schon 1789 Meutereien ereigneten und die revolutionären städtischen Behörden sich in die Streitigkeiten zwischen den Vorgesetzten und Untergebenen mischten. Aufgehetzte Seeleute, meist Faulenzer und Bestrafte, klagten im Rathaus ihre Offiziere an; diese ohne Unterstützung von oben, gaben immer nach und verschlimmerten dadurch die Lage; bei einer Revolte aus nichtigem Anlaß wurde der verdiente Kommandant von Toulon, Admiral de Rions, durch die Straßen geschleift u. dgl. mehr. Sehr schnell verwandelte sich der Mangel an Disziplin in Anarchie. Schon 1790 konnte kein Kommandant den Hafen ohne vorher eingeholte Zustimmung der Mannschaft verlassen. Die Folge war, daß nicht nur Schiffe und Mannschaften im Hafen faulten und verfaulten, sondern daß die Offiziere, die sich täglich neuen Demütigungen ausgesetzt sahen, in Scharen ihren Abschied nahmen, um das undankbare Vaterland zu verlassen. Mitte 1791 hatten ¾ des alten französischen Seeoffizierkorps den Dienst aufgegeben. Mit den Führern verschwanden aber auch Kriegsfertigkeit, Disziplin und seemännisches Können von Bord der Schiffe. Was an ihre Stelle trat, war kümmerlichster „Revolutionsersatz". Le monde ne vit pas tant de pain que de discipline, sagt einmal Graf Gobineau sehr treffend.

Die Verhältnisse in der Flotte verschlimmerten sich noch, als das Königtum völlig beseitigt war und die Jacobiner im Konvent seit 1792 die unumschränkte Regierungsgewalt ausübten. Im nächsten Jahre brach der Krieg gegen England aus, der fast ununterbrochen bis 1815 währte. Im Mai 1793 sollte das Brester Geschwader nach Toulon segeln, wo die Engländer eingedrungen waren. Ein „Kriegsrat" aus je zwei Seeleuten von jedem Schiff entschied, daß die Fahrt der Gefahr wegen zu unterbleiben hätte, ein „Soldatenrat" vor 125 Jahren!*). Die Offiziere waren machtlos. Der Konvent bestimmte 1792, daß nur ⅙ der Offiziere der alten königlichen Marine entstammen dürfe, der Rest sollte der Handelsmarine oder den unteren Dienstgraden der Seeleute entnommen werden. Flaggoffiziere und Kommandanten durften der alten Marine entstammen, falls sie sich rückhaltlos den „republikanischen Gewalten" unterwerfen würden. Diese republikanischen Gewalten bestanden in den Seehäfen aus der Versammlung des Allgemeinen Rates der Stadt und der Seeleute des Bezirks. So wurde es den alten Offizieren von Ehrgefühl und Tradition, die sich zum Teil noch im letzten Kriege gegen England ausgezeichnet hatten, zur Unmöglichkeit gemacht, weiter zu dienen, da in diesen Versammlungen von Leuten ohne Sachkenntnis, aber mit um so mehr Parteigeist jeder redegewandte Hetzer und Angeber seine Vorgesetzten anklagen und deren Entlassung mit einfacher Stimmenmehrheit durchsetzen konnte. Der Konvent, der sich nur sehr wenig um die Marine kümmerte und gar nichts von deren Belangen verstand, pflegte regelmäßig solche „Beschlüsse" zu bestätigen. Dieses unheilvolle System der Abhängigkeit der Führer von den Geführten trug

*) Siehe Guérin, Histoire de la Marine française. S. 213.

Digitized by Google

die bittersten Früchte. Wie immer in solchen Fällen pflegten nur diejenigen Vorgesetzten sich des Wohlwollens der „republikanischen Gewalten" zu erfreuen, die schwach und nachgiebig waren; die Tüchtigen und Energischen wurden ausgemerzt, die Schönredner und Wetterfahnen blieben im Amte. Admiral Morand de Galles, ein Zeitgenosse, sagt von diesen Revolutionsoffizieren: „Der Eifer, dessen sie sich rühmen, besteht nur in dem Worte Patriotismus, das sie unausgesetzt im Munde führen, und in dem Rufe: Es lebe die Republik! Von Dienst- und Pflichtgefühl keine Spur. Die Mannschaften aber kannten nur eins: sich gegen jede Autorität auflehnen. Pflicht und Ehre waren leere Worte für sie geworden"*).

Unter diesen Umständen war es kein Wunder, daß es in der republikanischen Marine sowohl an erfahrenen älteren Offizieren wie an kriegsmäßig ausgebildeten Bemannungen der Schiffe fehlte. In der Schlacht vom 1. Juni 1794 standen auf französischer Seite 3 Admirale und 26 Linienschiffskommandanten in der Linie. Von diesen war der Flottenchef, an den heutigen Rangstufen gemessen, ein Korvettenkapitän der früheren königlichen Marine; denselben Rang bekleideten die übrigen Flaggoffiziere und etwa die Hälfte der Kommandanten, der Rest waren Kapitäne oder Maate der Handelsmarine, einige sogar gewöhnliche Seeleute. Die Schlacht endete mit einer schweren Niederlage der französischen Flotte, obwohl sich einzelne Schiffe zweifellos durch Tapferkeit auszeichneten, andere dafür um so mehr versagten. Um aber gerecht zu sein, darf nicht vergessen werden, daß die französische Marine in den Kriegsjahren seit 1793 mit erheblichen Schwierigkeiten nicht nur personeller, sondern auch allgemeiner Art zu kämpfen hatte. Damals lieferten die Ostseeländer für fast alle Flotten der Welt Masten, Spieren, Rundhölzer, Tauwerk, Garne usw. Die strenge Blockade der französischen Häfen hinderte jede Zufuhr dieser unentbehrlichen Materialien. Es kam hinzu, daß gerade die Bretagne und Teile der Normandie, die Frankreichs beste Seeleute lieferten, sich damals in fast dauerndem Aufstande gegen die Pariser Schreckensherrschaft befanden. Darunter litt der Ersatz der Flotte sehr. Erstaunlich ist es nur, daß es auch durch Napoleons gewaltiges Organisationstalent und bei dessen eiserner Energie nicht viel besser wurde. So entwirft Admiral Ganteaume 1801 ein erschütterndes Bild von dem Zustande seines Geschwaders. Die Mannschaft hatte 15 Monate keinen Sold bezogen, sie war nur mit Lumpen bedeckt, schlecht genährt, unfähig, bei schlechtem Wetter die Segel zu bedienen. Noch kurz vor der Schlacht bei Trafalgar (1805) klagen französische Seebefehlshaber, daß die Leute weder genügend Hängematten, noch Anzüge hätten!

Die landläufige Ansicht besagt, daß die hemmungslose Einführung der Demokratie die französische Flotte zerrüttet habe. Dies ist nur bedingt richtig. Selbstverständlich hat der jähe Wechsel der politischen Gewalten in Paris viel zur Zerrüttung der Marine beigetragen. Aber dieselbe Demokratie stellte gegen einen weit überlegenen Feindbund 1792 und 1793 Heere auf, ja stampfte sie aus dem Boden, die von Sieg zu Siege schritten; die Flotte aber versagte unter denselben inneren wie äußeren Verhältnissen völlig. Die Erklärung liegt darin, daß es leichter ist, eine Armee zu reorganisieren und mit frischem Leben zu erfüllen als eine Flotte, die durch Meuterei gelähmt, durch Parteigeist innerlich gespalten und durch Unverständnis ihrer Führer beraubt ist. Dasselbe war auch bei der französischen Armee der Fall gewesen, sie wurde daher ganz neu aufgestellt. Die Kenntnisse und Fertigkeiten, die für den Landkrieg erforderlich sind, konnten in jener Zeit verhältnismäßig schnell erworben werden; was aber zur Erneuerung, Ausbildung und Führung einer großen Flotte, noch dazu im Kampfe gegen die erste

*) Siehe Chevalier, La Marine française sous la République. S. 118.

Digitized by Google

Seemacht der Welt gehört, kann nie und nimmer aus dem Stegreif geschaffen werden, damals nicht — und heute erst recht nicht. Dazu gehört jahrzehntelange Arbeit, Tradition, stete Übung — fitness to win, wie der Brite kurz und treffend sagt. Selbst der scharfe Blick des großen Korsen, der sonst für gewisse Anforderungen des Seekriegs ein oft erstaunliches Verständnis gezeigt hat, versagte in dem wichtigsten Punkte, in der Wahl der Führer. Während er in seinem Heere alle kriegerischen Begabungen sofort erkannte und an die richtige Stelle zu setzen verstand, griff er in der Marine auf die alten und verbrauchten Veteranen aus der königlichen Marine als Flottenführer zurück, auf die Brueys, Villeneuve u. a., die als ein Erbteil der bourbonischen Kriege noch Vorsicht und Schonung des Materials für die ersten Erfordernisse des Seekriegs hielten. So unnapoleonisch wie möglich! Aber wie der einzelne Mensch, so kann auch ein Volk nicht aus seiner Haut heraus. Nicht die Einrichtungen sind es, die die Völker regieren, sondern ihr Charakter, und wer von ihren Führern diesen Charakter am reinsten widerspiegelt, ist ihrer Gefolgschaft am sichersten. „Politische Begabung einer Menge ist nichts als Vertrauen auf die Führung"*). Dies erklärt die abgöttische Verehrung, die die Franzosen den skrupellosesten Gewaltmenschen — Ludwig XIV., Napoleon, Clemenceau u. a. — von jeher gezollt haben. Die See aber war und blieb dem Genius des französischen Volkes verschlossen, auch Napoleon macht hiervon keine Ausnahme. Stets waren die Franzosen mehr Soldaten als Seeleute, ihre Seeoffiziere mehr Kämpfer als Kriegsschiffsführer, ihre Admirale mehr Generale zur See als Seebefehlshaber im Sinne Ruyters oder Nelsons. Nur zu oft fehlte ihnen nicht nur das Wägen, sondern auch das Wagen, mangelte die Fürsorge für das Kleine und Kleinste im täglichen Schiffsbetrieb und auf der anderen Seite das tiefere Verständnis für die strategischen Grundlagen der Seemacht und ihre langsam wirkenden indirekten Waffen. In den langen Seekriegen dieser stürmischen Jahrzehnte, in denen manches Jahr ohne größere Flottenkämpfe verlief, vermißten Führer wie Mannschaften schmerzlich die Gelegenheit zu schnellen, ruhmreichen Taten und blickten neidisch und vergrämt auf die Schwesterwaffe am Lande, von deren Siegen ganz Europa widerhallte. Hätte auch die französische Flotte einen Napoleon als Führer gefunden, die Kriege jener Zeit hätten einen anderen Ausgang genommen, und statt England hätte Frankreich die See und die Welt beherrscht. Das Meer als Kriegsschauplatz mit seiner Eigenart und seinen tausend Möglichkeiten nicht verstanden zu haben, war Frankreichs Verhängnis in den Tagen der Bourbonen und Napoleons I., wie es das unsere im Weltkriege war**)!

XI.

Im vorstehenden bin ich etwas ausführlicher auf die Ursachen des Niedergangs der französischen Marine unter der Herrschaft der Demokratie eingegangen, weil sie ein Schulbeispiel für die Tatsache sind, daß der Geist die Waffe schärft, die im Seekriege siegen soll. Diesen seemännisch-kriegerischen Geist, den Willen zum Sieg, hatte die Revolution in der französischen Flotte so gründlich ausgerottet, daß selbst ein Napoleon ihn nicht wieder zu erwecken vermochte. Eine nähere Betrachtung der kriegerischen Ereignisse jener Zeit wird das bestätigen und zugleich zeigen, von welch ausschlaggebender Bedeutung das Versagen gerade auf diesem Gebiete der Staatsmacht für die hochfliegenden Pläne des französischen Kaisers gewesen ist.

Unmittelbar nach der Hinrichtung Ludwigs XVI. (21. Januar 1793) erklärte England der französischen Republik den Krieg. Damit schloß sich der eiserne Ring

*) Oswald Sprengel, Untergang des Abendlandes. II S. 552.
**) Vgl. Großadmiral v. Tirpitz, Erinnerungen. Leipzig 1919. S. 387.

Digitized by Google

um Frankreich, das schon seit 1792 gegen die große festländische Koalition (Österreich, Preußen, Savoyen, Spanien) in einem im ganzen keineswegs aussichtslosen Kampfe stand. Es war jedoch nicht die Entrüstung über die Pariser Bluttat, die den Briten die Waffen in die Hand drückte — das war nur nach guter englischer Gewohnheit das moralische Mäntelchen für ihr Eintreten in den Krieg —, sondern ausschließlich ihre Sorge um die flandrische Küste, die von den siegreichen französischen Heeren ernstlich bedrängt war. Diese Küste in Feindeshand zu sehen, war von jeher für das englische Nationalgefühl ein unerträglicher Gedanke (wie ja auch der Weltkrieg bewiesen hat), weil man von dort aus die Themse unmittelbar bedrohen kann. Die englische Flotte trat schlecht gerüstet in den Krieg ein; nur 12 Linienschiffe von 115 waren in Dienst; aber da die französische Marine sich im Zustande voller Auflösung befand, blieb den Engländern die Zeit, ihre Schiffe nach und nach alle in Dienst zu stellen. Gleich zu Anfang des Krieges gelang es Admiral Hood, von spanischen Schiffen und französischen Royalisten unterstützt, Toulon und mit diesem größten Kriegshafen die ganze französische Mittelmeerflotte kampflos in seine Hand zu bringen. Schon im Dezember 1793 wurde ihm Toulon allerdings wieder entrissen, wobei sich zum ersten Male Napoleon Bonaparte (1769—1821) als Leiter des Artillerieangriffs auszeichnete; die meisten französischen Linienschiffe gingen dabei in Flammen auf. Auch der französischen Brestflotte ging es nicht viel besser. Sie sollte im Mai 1794 einen großen Transport von mehr als 100 Lebensmittelschiffen, deren Getreideladungen zur Linderung einer schweren Hungersnot in Frankreich dringend erwartet wurden, sicher nach Brest geleiten. Statt eng zu blockieren, begnügte sich der englische Admiral Lord Howe mit einer Fernblockade weit draußen in See. So gelang es dem französischen Admiral Villaret-Joyeuse, den Transport zu decken, indem er am 29. Mai südlich der irischen Küste die Schlacht annahm und die englische Kanalflotte dadurch band. Der strategische Erfolg ward aber mit einer schweren taktischen Niederlage erkauft, die am 1. Juni, dem „Glorious first of June", in regellose Flucht unter schweren Schiffsverlusten sich verwandelte. Es war die erste durchgeschlagene Seeschlacht seit 100 Jahren, sie bildet den Auftakt zu einer neuen englischen Taktik der Vernichtungsschlachten, die später unter Nelson ihre Blüte erlebte. Alle Tapferkeit einzelner Schiffsbesatzungen auf französischer Seite konnte die Niederlage nicht abwenden, denn dahinter stand keine seemännische Tüchtigkeit. „In ihres Nichts durchbohrendem Gefühle" wagten die französischen Admirale in den nächsten Jahren keinen neuen Waffengang; so konnten die Engländer mit wenig Mühe die französischen Kriegshäfen blockieren und den feindlichen Seehandel vernichten.

Diese Lage änderte sich sehr bald, als Napoleon 1796 seinen in der Geschichte einzig dastehenden Siegeslauf mit dem berühmten italienischen Feldzuge gegen Österreich begann. Der Landkrieg gewann zum ersten Male wieder Einfluß auf den Seekrieg. Spanien trat auf Frankreichs Seite, Italien ging den Verbündeten verloren, die Mittelmeerflotte Englands verlor damit ihre Doppelflankenstellung gegen Toulon und räumte schließlich in schwächlichem Verzicht auf offensive Betätigung das ganze Mittelmeer. Zwar gelang es Lord Jervis, einem der größten englischen Seehelden, die spanische Flotte gleich beim Auslaufen aus Cadiz beim Kap St. Vincent 1797 empfindlich zu schlagen, sowie Admiral Duncan bei Camperduin die zwangsweise auf französischer Seite kämpfende holländische Flotte in die flandrischen Bänke zurückzutreiben und damit einen groß angelegten Landungsplan der Franzosen in Irland zu vereiteln, aber die Siege Napoleons in Italien wogen strategisch schwerer als die Seesiege der englischen Admirale. Nach dem Frieden von Campoformio (Herbst 1797) mit Österreich stand England allein noch im Felde gegen den neuen Herrn Frankreichs, gegen Napoleon, der von diesem

Digitized by Google

Tage an, obwohl äußerlich nur General der Republik, sämtliche Entscheidungen nicht nur beeinflußte, sondern bestimmte.

Die ganze Politik dieses größten Kriegsfürsten der neueren Zeit ist nur aus einem Punkte, nämlich aus seinem Verhältnis zu der englischen Seemacht, zu verstehen. Entgegen früher weitverbreiteten Ansichten darf man heute als historisch erwiesen ansehen, daß Napoleons Verhältnis zu England und nicht dasjenige zu den Festlandsmächten das Kernproblem seiner ganzen kriegerischen Laufbahn war, das Sturmzentrum gewissermaßen, von dem aus in den Jahren seiner Herrschaft die Minima, verheerenden Wirbelwinden vergleichbar, in kurzer Folge über Europa dahinbrausten. Schon Ranke*) hat dies klar erkannt, trotzdem galt — sogar zum Teil in der französischen Geschichtsschreibung**) — Napoleon immer noch als der unersättliche Tiger, der Europa in einer Art Blutrausch zerfleischte und Kriege um des Krieges willen vom Zaune brach, eine Ansicht, die auch noch Treitschke in seiner Geschichte des 19. Jahrhunderts (Bd. I S. 382) vertritt. Aber Napoleon war keineswegs ein zweiter Ludwig XIV., der sich frei entschließen konnte. Er handelte, wie er gehandelt hat, weil er im Zwange eines unüberbrückbaren Gegensatzes zu England, zu einer Seemacht, stand, die nur mit Waffen der Seemacht zu bezwingen war — und gerade diese Waffen: Kriegsflotte und Seehandel, hatte die Revolution ihm zerschlagen***). Trotzdem hat Napoleon, der nicht nur ein Meister der Kriegskunst, sondern auch der nicht minder wichtigen Kriegspolitik war, kein Mittel, sei es militärisch oder politisch, unversucht gelassen, um England auf die Knie zu zwingen, denn er wußte genau, daß er dann erst seine weitreichenden Pläne, die sich in ihren letzten Zielen auf Weltmacht und großen überseeischen Besitz erstreckten, verwirklichen konnte, wenn England besiegt am Boden lag. England hat durch sein zähes Ausharren somit in der Tat wesentlich zur Rettung Europas aus französischer Vorherrschaft beigetragen, es hat sich diesen Dienst aber von ganz Europa teuer bezahlen lassen und dabei selbstverständlich immer nur die eignen Belange seiner angemaßten und 1815 glücklich gesicherten Oberhandelsherrschaft verfolgt. Die Ansicht von Mahan (French Revolution and Empire) und, ihm nachbetend, der gesamten neueren angelsächsischen historischen Schule, daß allein die englische Seemacht den Korsen zur Strecke gebracht habe, ist anderseits ebenso wenig haltbar. Ohne die Seemacht Englands wäre die Besiegung Napoleons sicherlich nur sehr schwer gelungen, aber ohne England als Feind wäre Napoleon wohl nie nach Moskau gezogen. Erschlagen hat den Tyrannen Europas nicht die Seemacht Englands, die gar keine tödliche Waffe gegen ihn besaß, sondern die gesammelte Kraft der Festlandsmächte.

XII.

Wenn man hiernach an der Todfeindschaft gegen England als dem zentralen Problem der gesamten Kriegspolitik Napoleons festhält, so lösen sich alle Fragen seiner kurzen meteorgleichen Laufbahn und seines endlichen Schicksals von selbst. Es gab zur Niederzwingung Englands für den Herrscher Frankreichs vier Wege, die er alle nacheinander eingeschlagen hat: den Kampf um die Seeherrschaft, die Bedrohung Indiens als Quelle der englischen Macht, den Einbruch in England selbst als Stoß ins Herz des Feindes und schließlich die Vernichtung des englischen Handels durch Sperrung des europäischen Marktes. In richtiger Erkenntnis des

*) Siehe Rankes Abwehr von Max Dunckers Kritik an seinem „Hardenberg".
**) Vgl. Taine, a. a. O. Bd. III: L'Empire.
***) Siehe Max Lenz, Kleine historische Schriften: Die Bedeutung der Seebeherrschung für die Politik Napoleons (München 1910), und v. Peez und Dehn, Englands Vorherrschaft (Leipzig 1912).

Digitized by Google

Wesens der Seemacht hat somit Napoleon die direkten wie die indirekten Waffen des Seekrieges gegen seinen hartnäckigsten Gegner angewandt, und es ist auch vom Standpunkte der heutigen Zeit und nach den Lehren des Weltkriegs, der für uns Deutsche auch ein Kampf gegen die Seemacht Englands im größten Maßstabe war, nicht ohne Wert, den Verlauf dieses gewaltigen Ringens vor 120 Jahren, des Kampfes zwischen Tiger und Hai, wie man damals zu sagen liebte, in seinen einzelnen Phasen zu verfolgen.

Nach dem Frieden von Campoformio stand, wie schon erwähnt, nur noch die englische Seemacht gegen Frankreich im Felde. Napoleon, der schon damals die Entschlüsse des am Ruder befindlichen „Direktoriums" in Paris beherrschte, konnte sich nunmehr ganz der neuen Aufgabe widmen. Nach seinen eigenen Worten (Correspondance III, 396) mußten „alle Kräfte gegen England gesammelt und dieses zu einem schnellen Frieden gezwungen werden". Aber noch war der Zustand der französischen Flotte zu mangelhaft, um den kürzesten und einfachsten Weg zu diesem Ziele, den Kampf um die Seeherrschaft, einzuschlagen. So wählte er den zweiten: England in Indien zu treffen und es damit zwar nicht zur See zu besiegen, wohl aber zum Frieden zu zwingen — also ein ausgesprochenes Mittel im „Kampfe gegen die Seeherrschaft". Die Gelegenheit war günstig, denn nach dem Abfall Spaniens von der großen Koalition und nach der Umwandlung Italiens in eine Reihe von Republiken von Frankreichs Gnaden hatte England seine besten Stützpunkte im Mittelmeer verloren und dieses in einem Anfall von unbegreiflicher Schwäche kurzerhand geräumt. So konnte Napoleon ungehindert 1798 eine große Expedition von Land- und Seetruppen in größter Heimlichkeit in Toulon ausrüsten. Die britische Admiralität, die nur unvollkommen unterrichtet war, glaubte eher an eine beabsichtigte Landung in Irland und bereitete sich vor, die Transportflotte bei Gibraltar abzufangen. Nur mit wenigen und unzureichenden Schiffen wurde Nelson zur Beobachtung von Toulon ins Mittelmeer geschickt. An eine wirksame „Kriegsblockade" Toulons konnte er nicht denken. So ist es zu erklären, daß es Napoleon nicht nur gelang, den Riesentransport von 400 Fahrzeugen unbemerkt aus Toulon herauszubringen, sondern unterwegs noch Malta als Stützpunkt zu erobern und schließlich ohne irgendeine feindliche Gegenwirkung glatt bei Alexandria zu landen. Das Geheimnis von Fahrt und Ziel war glänzend gewahrt, der politische Erfolg außerordentlich. Sogleich nach Niederwerfung der Mameluckenherrschaft in Ägypten, die in wenigen Wochen erfolgte, schlug sich der türkische Sultan auf seine Seite. Der Weg nach Indien, evtl. durch das Rote Meer, was Nelson sehr fürchtete, stand offen. Aber mit der Landung allein ist es bei solchem Unternehmen nicht getan! Das Meer zwischen Heimat und Landungsplatz wird ganz von selbst zur Operationsbasis für das gelandete Heer, die Beherrschung dieses einzigen Weges für Zufuhr, Nachschub, Nachrichtendienst, Ersatz usw. ist unentbehrlich für das Gelingen. Dies hatte Napoleon außer acht gelassen, obwohl er im übrigen die ganze Expedition mit bemerkenswertem seemännischen Geschick, auch das Kleinste bedenkend, geleitet hatte. Die französische Flotte unter Admiral Brueys wollte er jedoch nicht einsetzen. So konnte es Nelson, der schon seit zwei Monaten Jagd auf sie machte, gelingen, sie am 1. August 1798 bei Abukir unweit Alexandria vor Anker zu überraschen und in einer heißen nächtlichen Schlacht fast restlos zu vernichten: die erste völlig durchgekämpfte Vernichtungsschlacht zur See. Dieser große englische Sieg, der das Mittelmeer in Nelsons Hände gab und Napoleon gänzlich von der Heimat abschnitt, war ein viel schwererer Schlag für Bonapartes weitgesteckte Pläne als sieben Jahre später die zu Unrecht viel berühmtere Schlacht bei Trafalgar. Jene war ein Wendepunkt in der Geschichte jener Zeit und von erheblich weiterreichen-

Digitized by Google

den politischen Folgen als diese. Wörtlich genommen hat in ihr der Seekrieg Geschichte gemacht, denn sogleich erklärte sich der Sultan gegen Frankreich, benutzte Österreich die Abwesenheit Napoleons, den Frieden von Campoformio zu kündigen und trat sogar Rußland der Koalition bei. Die Folge war ein militärischer Zusammenbruch für Frankreich, dessen Heere schnell aus Italien und vom Rheine vertrieben wurden. Napoleon aber galt in Ägypten für verloren. Wenn es nach einem Worte Mommsens (Römische Geschichte, Bd. I, S. 389) die Einsicht in das Mögliche und Unmögliche ist, das den Helden vom Abenteurer scheidet, so kann man Napoleons ägyptischen Zug ohne die Rückendeckung durch die Seeherrschaft im Mittelmeer nur zu den Abenteuern rechnen.

England hatte durch den Sieg von Abukir die volle Seeherrschaft errungen; die Reste der französischen Flotte in den atlantischen Häfen zählten nicht mehr mit. Es konnte daher durch weite Verteilung seiner Geschwader die Früchte der Seeherrschaft, den eigentlichen Preis seiner Siege, ungestört pflücken; denn nur der Kampf um die Seeherrschaft verlangt Konzentration der Kräfte. Seekrieg und Geldverdienen ging für England von jeher einträchtig nebeneinander her, während es für Frankreich stets umgekehrt war. Wenn es einmal einem französischen Geschwader gelang, wie 1799 Admiral Bruix, und in den nächsten Jahren noch mehrfach, aus einem der Kriegshäfen auszulaufen, so mußten die englischen Geschwader sogleich den höchst einträglichen Handelskrieg aufgeben und sich vor den feindlichen Kriegshäfen zu schärferer Blockade derselben sammeln. Erst unter Nelsons überragendem Einfluß begann man in der britischen Admiralität Kriegsblockade und Handelsblockade, strategisch zwei ganz verschiedene Waffen des Seekrieges, schärfer voneinander zu scheiden und das eine zu tun, ohne das andere zu lassen.

XIII.

Im Herbst 1799 schien Frankreich verloren. Da entkam wie durch ein Wunder Napoleon auf einer schnellen Fregatte dem ägyptischen Gefängnis. Wäre sein Schiff von den englischen Fregatten gekapert und der große General gefangen genommen worden, er würde heute in der Geschichte nur als ein kühner Abenteurer gelten. So ward er Erster Konsul der Republik, dann Kaiser der Franzosen. Nachdem er bei Marengo 1800 die Österreicher geschlagen, sie zu einem ungünstigen Frieden gezwungen und 1802 auch mit England zur Einstellung der Feindseligkeiten gekommen war, konnte er sich als Herr der Lage betrachten. Da er sich aber mit England über den Besitz von Malta nicht einigen konnte, kam es im nächsten Jahre schon wieder zum Kriege. Nun versuchte Napoleon den zweiten Weg, England auf die Knie zu zwingen: die Landung an feindlicher Küste zum Stoß ins Herz der englischen Macht. Oft ist besonders von Forschern, die dem Seewesen ganz fernstanden, bestritten worden, daß er es damit ernst gemeint hätte. Er hätte nur seine festländischen Kriegsziele durch Aufstellung einer großen Armee bei Boulogne verschleiern wollen. Heute besteht kein Zweifel mehr an dem vollen Ernst seiner Absichten*). Diese wurden noch wesentlich dadurch unterstützt, daß 1804 Spanien, durch fortwährende englische Übergriffe gereizt, auf seine Seite trat. Auch in England wurden seine Pläne vollkommen ernst genommen, die Küsten in Verteidigungszustand gesetzt und vor allem die französischen Kriegshäfen Sommer und Winter eisern blockiert. „Gebt mir nur einen Tag die Herrschaft im Kanal, und England liegt zu meinen Füßen," soll der Kaiser ausgerufen haben. Dergleichen große Unternehmungen, wie Landungen an verteidigter Küste, können aber im allgemeinen nur durch äußerste Überraschung gelingen. Davon konnte in

*) Siehe Max Lenz, a. a. O., Napoleon I. und Preußen. S. 315.

Digitized by Google

diesem Falle gar keine Rede mehr sein. Trotzdem hielt Napoleon hartnäckig zwei Jahre lang an seinem verwegenen Plane fest; er ließ Tausende von Prähmen und großen Booten in den Kanalhäfen bereitstellen, arbeitete fieberhaft an der Reorganisation der Flotte und schmiedete mit seinem tüchtigen Marineminister Decrès immer neue Pläne über die Vereinigung seiner Schlachtflotte im Kanal. Schließlich befahl er, reichlich weit ausholend, die Versammlung aller Geschwader in Westindien, um die englische Flotte dadurch von der Heimat wegzulocken. Von dort sollten sie vereint zum englischen Kanal zurückkehren und den Übergang der großen Armee von 130 000 Mann decken. Aber die Wachsamkeit der englischen Blockadegeschwader und der mangelhafte personelle und materielle Zustand der französischen Schiffe vereitelten immer wieder ein unbemerktes Auslaufen derselben. Schließlich gelang es Admiral Villeneuve, mit dem Toulongeschwader im März 1805 Nelson zu entschlüpfen, sich vor Cadiz mit dem spanischen Geschwader zu vereinigen und nach Westindien zu entkommen. Nelson aber ließ nicht locker, sondern folgte ihm in rastloser, beinahe dramatisch anmutender Jagd sogleich dorthin, und dann hinter ihm her zurück nach Europa. Ehe sich Villeneuve mit irgendeinem der atlantischen Geschwader vereinigen konnte, denen es nicht ein einziges Mal gelang, aus ihren Kriegshäfen Brest und Rochefort auszubrechen, wurde er nach einem unentschiedenen Gefecht an der spanischen Küste nach Ferrol, und nach einem weiteren schwächlichen Versuch, den Kanal zu erreichen, Mitte August nach Cadiz abgedrängt und dort blockiert. Bis zum 24. August wartete Napoleon in fieberhafter Ungeduld auf seine heiß herbeigesehnte Flotte, schickte Befehle über Befehle an Villeneuve, das kleinste Detail erwägend, dann aber mußte er mit jähem Ruck die Armee nach Süden, gegen Österreich und Rußland in Marsch setzen, die ihm auf die Fersen zu hetzen der geschickten englischen Staatskunst glücklich gelungen war. Sein großer Plan — wenn überhaupt noch ausführbar — war an der Zaghaftigkeit und Unentschlossenheit seines Admirals gescheitert. Wenn dann Villeneuve im Oktober 1805 zum Durchbruch nach dem Mittelmeer aus Cadiz auslief, was zur Schlacht, also zum Kampf um die Seeherrschaft führte, so ist dies nur ein Beweis dafür, daß Napoleon auch dieses Mittel, England zu besiegen, nicht unversucht lassen wollte. Der Zahl seiner Streitkräfte nach hätte Villeneuve wohl gute Aussichten gehabt, denn als Nelson, der in der Schlacht den Tod fand, ihn am 21. Oktober bei Kap Trafalgar an der spanischen Küste stellte, verfügte er über 33 französische und spanische Linienschiffe gegen 27 englische. Aber fast alle großen Seesiege sind gegen eine Überzahl erfochten worden! Eine solche Niederlage wie bei Trafalgar steht aber doch fast einzig da in der Geschichte, nur die Schlacht bei Tsushima, genau 100 Jahre später, kann sich in dieser Hinsicht mit ihr messen.

XIV.

Nach der Vernichtung der französisch-spanischen Flotte konnte England zwar wieder ungestört durch den Feind zum nährenden Handelskrieg übergehen, Napoleon aber war bei Trafalgar mit nichten besiegt. Sehr bald stellte sich heraus, daß er mächtiger dastand als je zuvor. Mit der Schlacht bei Austerlitz (Dezember 1805) war der Usurpator in der Tat der Herr des Festlandes geworden, der ohne England auf dem Kontinent nach eignem Gutdünken schalten und walten konnte. Hier zeigten sich sehr deutlich die Grenzen der Seemacht, die an der feindlichen Küste endet. Nicht Trafalgar, sondern die Nachricht der Dreikaiserschlacht von Austerlitz machte den größten Eindruck in London, eine wahrhafte Schreckenskunde, ein schwarzer Tag für die Handelsherren in der City. Der festländische Degen der englischen Seemacht war zerbrochen, und William Pitt d. J., der seit dem Beginne der französischen Revolution die Geschicke Englands mit unbeugsamer Kraft ge-

Digitized by Google

leitet hatte, trat gebrochenen Herzens zurück, um bald darauf zu sterben; an der Londoner Börse aber fielen die Kurse der englischen Staatsanleihen in nie geahntem Maße, ein deutliches Zeichen der politischen Lage. Napoleon hatte gehofft, daß der Tag von Austerlitz ihm auch einen günstigen Frieden mit England bringen würde. Darin aber hatte er sich getäuscht Nach einigem Schwanken hielt die englische Regierung an ihrer Kriegspolitik gegen das „Ungeheuer an der Seine" fest. Dadurch wurde Napoleon ganz von selbst auf den letzten noch übrig gebliebenen Weg gedrängt, England zu bezwingen, auf dessen wirtschaftliche Niederringung. Damals wie heute war Englands Gedeih und Verderb vom freien Handel abhängig. England war der große Vermittler zwischen den überseeischen Ursprungsländern der Rohstoffe und Genußmittel aller Art und dem europäischen Festland, dem in jener Zeit einzigen Abnehmer nicht nur dieser Handelswaren, sondern auch der Erzeugnisse seiner schon hochentwickelten Industrie. Schon seit Mitte des 18. Jahrhunderts war England aus einem Agrarstaat ein Industriestaat geworden, und zwar der damals einzige Industriestaat der Welt in modernem Sinne; alle anderen Völker besaßen wohl Gewerbe aller Art, jedoch keine „Industrie". Eben dadurch aber war England von den Märkten des Kontinents völlig abhängig. Hier nun setzte Napoleons wahrhaft gigantischer Plan ein: die Sperrung des ganzen europäischen Festlandes gegen den gesamten englischen Handel.

Napoleon nannte dies „das kontinentale System", gemeinhin wird es als „Kontinentalsperre" bezeichnet. An sich war dieses System weiter nichts als die Antwort auf die englische Blockade der französischen Häfen, die Frankreichs gesamte Ein- und Ausfuhr lähmte. Nur war England viel empfindlicher in dieser Hinsicht als jeder festländische Staat. England sollte an den sich immer mehr anhäufenden Kolonialwaren und Industrieerzeugnissen buchstäblich ersticken, und zugleich sollte sein lebenswichtiger Handel nach dem Festlande völlig verdorren und an dessen Stelle die französische Handelsherrschaft treten. Rücksichtslos durchgeführt, hätte dieses System allerdings Englands bedingungslose Unterwerfung in kürzester Frist herbeigeführt, und das stolze Inselland hätte, ohne auf See besiegt zu sein, die Flagge streichen müssen. Aus dem Ringen zur See war ein Krieg um die Märkte geworden in einem vordem ungeahnten Ausmaße, und „so hat sich dieser Streit zwischen England und Frankreich schließlich zu der Frage zugespitzt, ob sich die See vom Lande her beherrschen lasse oder das Land von der See aus"*). Nur hatte dieses die ganze Welt in wirtschaftliche Fesseln schlagende, fast ungeheuerlich zu nennende System zwei unerläßliche Voraussetzungen: Es mußte von seiten Napoleons restlos für das ganze europäische Festland durchgeführt, d. h. gegen den Willen und die Interessen der Völker erzwungen werden, und es mußte sich zweitens die Handelssperre nicht nur ausnahmslos auf alle in England erzeugten oder dort gestapelten Waren erstrecken, sondern auch die für England damals schon lebensnotwendigen Nahrungsmittel, besonders Getreide, umfassen.

Hier liegt der Schlüssel zu der oft verkannten oder jedenfalls nicht klar erkannten Politik Napoleons, zu seinen Gewaltmaßnahmen und zu seinem schließlichen Untergang. In diesem wirtschaftlichen Riesenkampfe konnte es für den Herrn des Festlandes keine Neutralen geben, denn jeder neutrale Staat bildete ganz von selbst eine Lücke in dem eisernen Ring der Kontinentalsperre, den er rings um Europa geschmiedet hatte. Kein Volk aber wollte sich freiwillig dem furchtbaren Zwange fügen und wirtschaftlich leiden um eines fremden Unterdrückers willen; also mußte Napoleon sein System nicht nur mit Waffengewalt

*) Vgl. Frhr. v. Maltzahn, Weltpolitische Probleme der Gegenwart. „Marine-Rundschau", November 1921; siehe auch desselben Verfassers Aufsatz: Der Seekrieg ... a. O., S. 57; ferner Haeske, Das Kontinentalsystem Napoleons. „Deutsche Revue" Dezember 1921.

Digitized by Google

durchsetzen, sondern auch immer von neuem mit Waffengewalt aufrechterhalten. Dies allein, und nicht unersättliche Ländergier oder Herrschsucht, hat ihn nach Tilsit, Madrid, Wien und schließlich nach Moskau getrieben. Wer nicht für ihn war, mußte wider ihn sein und seine eiserne Hand fühlen. Freiheit des Entschlusses gab es nicht mehr in dem damaligen Europa des Festlandes; dies erklärt auch zu einem guten Teil den panischen Schrecken, der dem französischen Namen vorausging, aber auch den Haß, den er erweckte — in letzterem nicht unähnlich den Verhältnissen der heutigen Zeit! Anderseits aber mußte es das Bestreben Englands, das schwer unter den von Napoleon richtig vorausgesehenen Folgen der Sperre litt, bleiben, in den Ring ein Loch zu schlagen. Deshalb und nur deshalb ging England, wenn auch widerwillig, nach Spanien und entfesselte dort den Volkskrieg gegen die brutalen fränkischen Unterdrücker, deshalb unterstützte es jede Auflehnung und jeden Aufstand gegen Napoleons europäische Gewaltpolitik. Trotzdem hätte letztere doch zum Siege geführt, wenn nicht Napoleon, in merkantilistischen Ideen befangen, die zweite Voraussetzung des Gelingens außer acht gelassen und verkannt hätte, daß England schon viel zu sehr Industriestaat geworden war, um sich selber zu ernähren. Es bedurfte dringend der Getreidezufuhren, die damals ausschließlich der Osten Europas lieferte. Um selbst einige erwünschte Genußmittel, wie Zucker und Gewürze, zu erlangen, bewilligte er im Austausch England sog. „Lizenzen" für dessen lebenswichtige Getreidezufuhren! Trotzdem trat im Winter 1811/12 in England eine so schwere Hungersnot ein, daß es, ohne mit den Waffen besiegt zu sein, zur Unterwerfung gezwungen worden wäre, wenn nicht gerade in diesem Jahre Rußland vom kontinentalen System abgefallen und England mit Korn versorgt hätte. Napoleons Sieg und Englands Untergang hingen an einem seidenen Faden. Dazu schwächten Handelskrisen und Betriebsstockungen in diesen kritischen Jahren das englische Wirtschaftsleben in ernstester Weise, und auch der überall an den Küsten des Festlandes in größtem Maßstabe blühende Schmuggel konnte bei der Überfüllung der Warenlager in den englischen Häfen nur einen schwachen Ausgleich schaffen. Mit mehr Recht kann man daher sagen, daß die Siege der verbündeten Armeen auf den Schlachtfeldern ganz Europas von Moskau bis Paris England gerettet haben, als daß die englische Seemacht Europa vor französischer Knechtschaft bewahrt hätte. Aber geholfen — und zwar sehr wesentlich — hat sie dazu.

Es war die Tragik in Napoleons politischer Laufbahn, daß ihm die tödlichen Waffen für den ungeheuren, vom Schicksale ihm auferlegten Kampf gegen die Seemacht Englands durch die Revolution selbst, deren Erbe und Erfüller er doch war, zerschlagen worden waren, und daß er durch die indirekten Waffen des Seekriegs, die er sich selber schmieden mußte, zwangsläufig die Zahl seiner Feinde immer mehr vergrößern und ihnen schließlich erliegen mußte, ehe diese Waffen zur vollen Wirkung gegen den Erbfeind Frankreichs kommen konnten. Nur in dem nie und nimmer (auch heute nicht!) auszugleichenden Gegensatz gegen England konnte Napoleon und mit ihm Frankreich das hohe Ziel: Gründung einer französischen Weltmacht erreichen; im Kampfe um dieses Ziel stellte sich ihm aber nicht nur England, sondern ganz Europa entgegen!*) „Das Verhängnis ist mächtiger als das Genie" hat Mommsen einmal gesagt**). Die Geschichte Napoleons hat es bewiesen!

So sehr der Imperator übrigens an seinem „kontinentalen System" festhielt, so wenig hat er doch in den Jahren nach der Schlacht bei Trafalgar das eigentliche Kampfinstrument des Seekriegs, die Flotte, vernachlässigt, immer in dem Ge-

*) Vgl. Osw. Spengler, Der Untergang des Abendlandes. Bd. I. S. 205.
**) Römische Geschichte. III. S. 487.

Digitized by Google

danken, eines Tages doch noch den Kampf um die Seeherrschaft aufnehmen zu müssen oder zu können. 1808 waren schon wieder 60 Linienschiffe kriegsbereit; besonders im Mittelmeer glückten mehrere Unternehmungen nach Korfu und den griechischen Inseln, während andere allerdings, wie eine beabsichtigte Expedition der Brestflotte 1809 bei Isle d'Aix, jämmerlich scheiterten. Aus dem Mémorial de St. Hélène geht hervor, daß er die Flotte auf 100, ja 200 Linienschiffe bringen und den Entscheidungskampf auf dem Meere wagen wollte. Ob es ihm bei dem drückenden Mangel an Seeleuten, die sich bekanntlich nicht über Nacht schaffen lassen, geglückt wäre, ist allerdings sehr zu bezweifeln. Niemals wäre Deutschland im Beginn dieses Jahrhunderts die Schaffung einer starken Flotte in so kurzer Zeit ohne den Stamm unserer vorzüglichen Seeleute aus der Handelsflotte gelungen. Über solche Stämme verfügte aber Frankreich in jener Zeit nicht. Auf jeden Fall war der Enderfolg der 20jährigen Kriege, in die ganz Europa durch Revolution und Kaiserreich gestürzt worden war, für die französische Seemacht vernichtend. Der völlige Rückgang der Handelsflotte hatte den Verlust aller überseeischen Märkte nach sich gezogen, die Kriegsflotte war zur Bedeutungslosigkeit herabgedrückt, die Kolonien bis auf kleine Reste in Feindeshand oder — wie das Mississippital — an Amerika verkauft, dazu unersetzliche Verluste an Volkskraft und an wirtschaftlichen Werten. Dafür aber, daß Napoleons Kriegspolitik ganz Europa in Flammen gesetzt und von dessen Völkern bis dahin unerhörte Opfer an Gut und Blut gefordert hatte, waren die Frankreich auferlegten Friedensbedingungen so milde, daß es sich kaum als besiegt zu betrachten brauchte. Nicht einmal das geraubte Elsaß hatte es zurückzugeben. Man trennte sonderbarerweise Frankreich von der Person seines Herrschers — als ob Napoleon trotz seiner italienischen Abkunft nicht in jedem Zoll seines Wesens und Charakters ein Vollblutfranzose gewesen wäre! Während im übrigen das ganze europäische Festland noch viele Jahre lang unter den Wunden der napoleonischen Kriege litt und insbesondere der Seehandel aller Kontinentalstaaten (der Verbündeten Englands!) so gut wie erloschen war, gab es in der ganzen Welt nur einen Sieger: das britische Weltreich. Niemand hat kürzer und treffender das letzte Ergebnis dieser kampfdurchtobten Jahrzehnte gezeichnet als Gneisenau in einem Schriftwechsel mit dem Herzog von Wellington: „Großbritannien hat keinem Sterblichen gegenüber mehr Verpflichtungen als gerade diesem Bösewicht (Napoleon), denn durch die Begebenheiten, die er herbeigeführt hat, ist Englands Größe, Wohlstand und Reichtum so hoch gesteigert worden. Sie sind die Herren des Meeres und haben weder in dieser Herrschaft noch im Welthandel eine Nebenbuhlerschaft mehr zu fürchten*)." Im Kampfe zwischen Hai und Tiger hatte der Hai gesiegt.

(Schluß folgt.)

Der Gefechtswert der Geschwindigkeit der Schiffe.

Von Fregattenkapitän des Marine-Ingenieurwesens Köppen.

Versucht man den Gesamtgefechtswert eines Kriegsschiffes zu ermitteln, um seine Kampfkraft mit der anderer Schiffe vergleichen zu können, dann kommt man sehr bald zu der Erkenntnis, daß dies unmöglich ist. Es ist nur möglich, über einen mehr oder weniger großen Teil des Gesamtgefechtswertes zahlenmäßige Angaben zu erhalten und diese als Vergleichswerte zwischen Schiffen zu benutzen, aber niemals wird es gelingen, für den wirklichen Gesamtgefechtswert, bei dem

*) Angeführt in v. Zepelin, Die Befreiungskriege. Berlin 1913. S. 394.

Digitized by Google

nicht zuletzt der personelle Gefechtswert der Besatzung mitspricht, einen absoluten oder einen vergleichenden Maßstab zu finden. Es sind zwar verschiedentlich Methoden ersonnen worden, durch Addition einzelner Teilgefechtswerte einen möglichst großen Umfang des materiellen Gesamtgefechtswertes zu erfassen und ihn so ziffernmäßig auszudrücken*), aber sie haben wegen der Variationen der einzelnen Teilwerte nur einen beschränkten, unter Umständen sogar irreführenden Wert. Die Deplacements der Schiffe zur Gewinnung der Vergleiche ihrer Gefechtswerte einander gegenüberzustellen, ist schließlich noch die einfachste und zuverlässigste Methode, denn je größer das Schiff ist, desto stärker können die Waffen des Angriffes und der Verteidigung ausgestaltet werden; sie gibt aber nur einen rohen und groben Annäherungswert. Das Deplacement kann aber sehr wohl dann als Anhaltsmaßstab für die Gefechtskraft eines Schiffes angelegt werden, wenn der Typ, die Herstellungsart, das Material und die anderen Ausrüstungseinzelheiten der zu vergleichenden Schiffe gleichartig sind. Jedoch nicht nur das Vorhandensein, die Menge und Größe der vielseitigen Einrichtungen für Angriff, Verteidigung und Seefahrt bedingen den Gefechtswert, sondern es sind auch deren Güte und kriegsmäßige Brauchbarkeit von derart ausschlaggebender Bedeutung, daß sie auf den wirklichen „materiellen" Kriegswert eines Schiffes einen wesentlichen Einfluß auszuüben vermögen. Und selbst bei gleicher Leistungsfähigkeit der Armierung und der Maschinen mit allen dazu erforderlichen Hilfseinrichtungen, bei gleichartiger Anordnung der Armierung, der Decks und Schotten, der Schutzwirkung durch wasserdichte Abteilungen und Zellen, der Splitterschotte, Rohrleitungen, Hilfsmaschinen und aller Mittel zur Führung des Schiffes, der zweckdienlichen Befehls-, Verbindungs- und Signalanlagen, der Pumpen-, Lenz- und Fluteinrichtungen, der Reserve- und Sicherheitsvorrichtungen, sowie bei gleicher Art der Unterbringung der Kohlen, des Heizöles, der Munition, der sonstigen Ausrüstung und vieler anderer Dinge mehr können doch die materiellen Gefechtswerte zwischen zwei sonst äußerlich ganz gleichartig beschaffenen Schiffen sehr verschieden gestaltet sein, wenn z. B. Unterschiede in der augenblicklichen Beschaffenheit, der baulichen Ausführung oder in der Benutzungsweise jener Dinge vorliegen.

Zu diesem „materiellen" tritt dann noch ein „ideeller" Gefechtswert hinzu, der in der persönlichen Fähigkeit des Führers und der Besatzung zur Führung, Ausnutzung und Erhaltung der materiellen Gefechtswerte liegt. Geistige, moralische und körperliche Eigenschaften für das Gefecht und die Beherrschung des Dienstes bis in die kleinsten Einzelheiten, die nur durch Hingabe an diesen Dienst, durch andauernde Übung und Betätigung gewonnen wird, sind die Vorbedingungen hierzu und sind von erheblichem Ausschlag für die Zusammenfassung des ideellen und materiellen Gefechtswertes zu dem Gesamtgefechtswert, dessen Bewertung und Erfassung nur durch „das Gefecht" selbst möglich ist. Die Vereinigung des materiellen und ideellen Gefechtswertes geschieht in langjähriger, mühevoller Kleinarbeit von Schiff und Besatzung, die hierdurch zu einem Ganzen zusammengeschweißt werden. Aber es gilt nicht nur die erforderliche Höhe der Gefechtsbereitschaft zu erreichen, sondern sie auch auf der erreichten Höhe zu erhalten. Welche Unsumme von Mühe und Arbeit gerade hierfür von dem Maschinenpersonal eines Schiffes verlangt wird, brauche ich an dieser Stelle ohne weitere Begründung nur nebenher zu erwähnen. Keine der erdachten Methoden zur Ermittlung absoluter oder vergleichender Gefechtswerte von Schiffen ist also durch mathematische Gleichungen oder andere Normungen imstande, den Gesamtgefechtswert mit allen feinen, unmöglich abzuwägenden Differentialgefechtswerten (nicht

*) Vgl. Probst, Ein neues Verfahren zur Berechnung des Gefechtswertes von Kriegsschiffen. „Marine-Rundschau" Juli 1913 S. 808.

Digitized by Google

einmal mit den materiellen, geschweige denn mit den ideellen) zu ermitteln. Es ist aber zuzugeben, daß manche der durchdachten Methoden über einen mehr oder weniger begrenzten Teilgefechtswert genügenden Aufschluß zu geben vermögen.

Viel bessere und genauere Wertangaben, als sie irgendeine noch so vollendete theoretische Überlegung zu machen vermochte, verdanken wir dem Krieg durch seine von ihm geschaffenen Tatsachen. Und wenn nachstehend beantwortet werden soll, ob und wie weit die Geschwindigkeit als Gefechtswert im Kriege ausschlaggebend zum Tragen gekommen ist, dann kann die Beantwortung dieser Frage schon aus vorstehenden Gründen in diesem kurzen Aufsatze nur eine etwas einseitige Behandlung erfahren. Auf diese Gefahr hin soll hier nun versucht werden, aus dem umfangreichen Material an nur zwei in ihrem allgemeinen Verlauf bekannten Gefechten — der Schlacht an der Dogger Bank und der Skagerrakschlacht — zu zeigen, daß die Geschwindigkeit, obgleich sie nicht der allein ausschlaggebende Faktor für den Gefechtserfolg zu sein braucht, eine Gefechtskraft darstellt, die jedem Flottenführer, der sie in überlegenem Maße auf seiner Seite hat, ein gewisses Gefühl der Sicherheit und des Vertrauens auf die taktische Verwendbarkeit seiner Schiffe gibt.

Admiral Viscount Jellicoe of Scapa legt in seinem Buch „The Grand Fleet" großen Wert auf die Feststellung, daß in der Skagerrakschlacht die Überlegenheit der Geschwindigkeit der mit den deutschen Schlachtkreuzern in Kampf geratenen englischen „schnellen Linienschiffe" des 5. Schlachtgeschwaders über die der Linienschiffe der „König"-Klasse nicht in dem Maße zur Geltung gekommen ist, wie er nach den ihm zugegangenen Nachrichten über die Geschwindigkeit der deutschen Schiffe annehmen mußte. Er spricht diese Enttäuschung im Zusammenhange mit seinen Erörterungen über die Gründe aus, die nach seiner Meinung der britischen Seite einen glücklichen Ausgang der vorbereitenden Schlacht zwischen Admiral Hipper und Beatty versagen mußten. Seine Auseinandersetzungen zeigen dabei, welche Bedeutung er der Geschwindigkeit für den Ausgang der Schlacht einräumt. Auch auf unserer Seite ist vielfach der Wert einer genügenden Geschwindigkeit in theoretischen Erörterungen über zu verlangende Gefechtskraft der Schiffe zum Ausdruck gekommen. Für Kleine Kreuzer und Torpedoboote war diese Forderung eine der wichtigsten, fand aber meistens bei den schließlichen praktischen Entwürfen auch für diese Schiffstypen keine so gewichtige Vertretung wie andere Forderungen und fiel dann diesen mit einer oder mehreren Meilen wieder zum Opfer.

Im Gegensatz hierzu waren beim Ausbau der englischen Kleinen Kreuzer und Zerstörer sowie der Schlachtkreuzer alle anderen Forderungen denen der Geschwindigkeit und Artilleriestärke nachgestellt worden. Bei den Probefahrten deutscher und englischer Kriegsschiffe ergab sich gleichwohl, abgesehen von manchen in England geschaffenen Sondertypen, kein erheblicher Unterschied in den erzielten Geschwindigkeiten, sondern auf deutscher Seite sogar eine teilweise Überlegenheit. Dennoch muß man zugeben, daß die Geschwindigkeit in der Front, die im Kriege ja zum Tragen kommen mußte, auf englischer Seite die größere war. England war zur Anwendung der Ölheizung für Kessel viel früher und in ausgedehnterem Maße übergegangen als wir, so daß die neueren englischen Schiffe fast sämtlich reine Ölfeuerung besaßen, die ihnen die höhere Frontgeschwindigkeit sicherte. Wir fürchteten für den Kriegsfall das Versagen einer genügenden Zufuhr von Heizöl, wollten uns ferner nicht des Vorteils des ausgezeichneten Schutzmittels durch die Kohle begeben und gingen deshalb erst sehr spät zu einem gemischten Kesselsystem bei den neueren Schiffen und für den Krieg zu spät zur reinen Ölfeuerung auf den Torpedobooten über.

Die Ölfrage erschien uns bei dem defensiven Ausbau der Flotte nicht wichtig

Digitized by Google

genug, um die genügenden Ölmengen für den Kriegsfall durch eine großzügige, technisch-wirtschaftliche Vorbereitung für den Krieg mit einem Aufwand von erheblichen Geldmitteln sicherzustellen; wichtiger war es, die zur Verfügung stehenden Mittel zur unmittelbaren Verstärkung der Flotte zu verwenden. Es wurden daher weder umfangreiche Ölvorräte im Inlande aufgespeichert, noch wurde versucht, im Inlande selbst Heizöle in genügender Menge herzustellen oder zu gewinnen. Aber die Not im Kriege lehrte uns, daß wir nicht in dem Maße von der Ölzufuhr abhängig waren, wie es früher allgemein angenommen wurde; denn durch Gewinnung des Öles aus der Kohle gelang es, die nötigen Mengen im Inlande herzustellen. Wäre diese Lehre vor dem Kriege gewonnen worden, so hätte sie uns von den Bedenken frei gemacht, die gegen die weitergehende Anwendung der Ölkessel sprachen, und damit wäre der Vorsprung, den England durch den fast restlosen Übergang zum Ölkessel gehabt hat, für uns nicht so fühlbar geworden, wie es tatsächlich bei vielfachen Lagen im Kriege der Fall war.

Eine hohe Geschwindigkeit kann unter Umständen von sehr großem Wert sein, dabei ist jedoch zu bedenken, daß sie zum Teil nur auf Kosten irgendwelcher anderer Gefechtswerte zu erreichen ist. Die richtige Abgrenzung in dieser Beziehung zu finden, ist sehr schwer. Sie wird trotz der Gefechtserfahrung im Kriege auch jetzt noch nicht bestimmt angegeben werden können. Dem Vorteil der höheren Geschwindigkeit der englischen Schlachtkreuzer stand z. B. die stärkere Panzerung der deutschen Schlachtkreuzer als Vorteil gegenüber, und in dem einen oder anderen Falle wird der eine oder der andere Vorteil mehr zur Geltung kommen. Die konstruktive Ausgestaltung nach der einen oder anderen Richtung hin wird sehr stark von der beabsichtigten taktischen Verwendungsart der Schiffe abhängen. In dem Gefecht an der Dogger Bank am 24. Januar 1915 kam den englischen Schlachtkreuzern die höhere Geschwindigkeit im Verein mit ihren damals noch ein wenig größeren Schußweiten zustatten, während in der Schlacht vor dem Skagerrak den deutschen Schlachtkreuzern der stärkere Panzer zum Vorteil gereichte. Diese beiden Gefechte sollen infolgedessen auf Grund der wechselseitigen Beziehungen dazu dienen, den Einfluß zu betrachten, den die Geschwindigkeit bei beiden fechtenden Parteien auf den Verlauf und den Ausgang der Kämpfe gehabt hat. Dazu ist es erforderlich, den Hergang der Kämpfe in kurzen Strichen zu skizzieren.

Nachdem am 24. Januar 1915*) beim Vormarsch der Kreuzer zur englischen Küste durch „Kolberg“ und „Stralsund“ südlich der Dogger Bank stärkere englische Streitkräfte festgestellt waren, drehte Admiral v. Hipper mit den Schlachtkreuzern der 1. Aufklärungsgruppe „Seydlitz“, „Moltke“, „Derfflinger“ und „Blücher“ auf Kurs Südost. Dem deutschen Admiral war damals nicht bekannt, daß die englische Flotte Kenntnis von dem Vormarsch der deutschen Kreuzer hatte und im Aufmarsch, ihn abzufangen, begriffen war, aber er mußte mit solchen Möglichkeiten rechnen. So mußte ihm daran liegen, sich einer derartigen Gefahr zu entziehen und ferner ein Gefecht möglichst nahe an die deutsche Küste zu verlegen, weil er erst dort mit einem Eingreifen deutscher Linienschiffe rechnen konnte. Wahrscheinlich war eine solche Hilfe für ihn nicht, da das deutsche Gros hierfür nicht in Bereitschaft lag.

Die Kleinen Kreuzer und Torpedoboote sollten sich auf dem neuen Kurse vor die Schlachtkreuzer setzen, aber obgleich die Fahrt der Schlachtkreuzer heruntergesetzt wurde, geschah das Aufdampfen nur sehr langsam. Hierdurch wurde schon bewiesen, daß die Geschwindigkeit der Kleinen Kreuzer und Torpedoboote, deren Hauptwert nach allgemeiner Ansicht doch in ihrer hohen Geschwindigkeit liegen sollte, nicht ausreichte. Nur sehr langsam gelang es den Booten, eine derartige Stellung

*) Vgl. „Marine-Rundschau“ 1922 S. 113.

Digitized by Google

zu erreichen, daß die letzten an „Rostock" und „Kolberg" angehängten Boote eine Stellung Steuerbord querab von „Seydlitz", dem Spitzenschiffe der Schlachtkreuzer, eingenommen hatten. „Graudenz" und „Stralsund" hatten sich vor „Seydlitz" gesetzt. Als dann aber die Schlachtkreuzer um 9 Uhr 35*) fünf starke Rauchwolken hinter sich in Sicht bekamen, bald darauf fünf englische Schlachtkreuzer erkannten und nunmehr auf 21, später auf 23 kn Fahrt gingen („Moltke" machte z. B. Umdrehungen für 24 kn), da sackten unsere Torpedoboote bis auf die nur mit Ölkesseln versehenen Boote der XVIII. Halbflottille mehr und mehr zurück. Die mit einem Öl- und drei Kohlenkesseln versehenen Boote der XV. Halbflottille, und besonders die mit einem Öl- und zwei Kohlenkesseln versehenen Boote der V. Flottille vermochten die Fahrt nicht zu halten. Ein Boot der V. Flottille blieb, allerdings wegen Ausfalls eines Kessels, ganz besonders stark zurück. Die Boote zogen sich auseinander und gerieten mehr und mehr zwischen die Linien der eigenen und der feindlichen Schlachtkreuzer, die an Steuerbordseite schnell aufdampften.

Die feindlichen Schlachtkreuzer bestanden aus „Lion", „Tiger", „Princeß Royal", „New Zealand" und „Indomitable". Um 9 Uhr 34 hatte „Lion" das Signal für 27 kn, um 9 Uhr 43 für 28 kn und 9 Uhr 52 sogar für 29 kn gesetzt. Wenn es auch nicht wahrscheinlich ist, daß die Schiffe 29 kn liefen, so war doch die hohe Geschwindigkeit, die sie entwickelten, bemerkenswert. Sie waren trotz vielfachen Kurswechsels, um unseren Treffern zu entgehen, imstande, immer wieder abzustaffeln und gleichzeitig noch allmählich aufzukommen. Die feindlichen Kleinen Kreuzer und ein Teil der Torpedoboote hielten sich achteraus und an Backbordseite von unseren Schlachtkreuzern, sie drehten ab, sobald sie beschossen wurden, und kamen dennoch immer wieder auf.

Es mußte Admiral v. Hipper nun daran liegen, diese Spähfahrzeuge abzuschütteln; dazu hätte er hierfür geeigneter, vor allen Dingen schneller und artilleristisch genügend armierter Fahrzeuge bedurft. Die Kleinen Kreuzer sowohl wie die Torpedoboote, die ihm zur Verfügung standen, besaßen diese Eigenschaften nicht. Die beiden Kleinen Kreuzer „Graudenz" und „Stralsund" fuhren in Kiellinie vor den Panzerkreuzern her, während sie doch wohl bei der Lage, in der sich die Schlachtkreuzer befanden, nützlicher fuhren, wenn sie eine weiter ausgreifende Aufklärungsstellung zur Sicherung gegen Überraschung durch neue feindliche Streitkräfte einnahmen. Aber wäre es diesen Kleinen Kreuzern beim Auftreffen auf feindliche, schnelle Großkampfschiffe gelungen, sich diesen zu entziehen oder unseren Schlachtkreuzern nach etwaigen Kursänderungen genügend schnell wieder aufzudampfen? Aus Mangel an Geschwindigkeit konnten sie dann zu leicht ein Opfer stärkerer feindlicher Streitkräfte werden. Diese Erkenntnisse trugen auch hinsichtlich der Boote mit dazu bei, Admiral v. Hipper zu bewegen, die Boote von ihrem um etwa 12 Uhr schon angesetzten Angriff auf die feindliche Linie, der weiter unten noch näher gezeichnet werden wird, sehr bald wieder zurückzurufen.

Um 9 Uhr 52 war „Lion" bis auf 200 hm Entfernung an „Blücher" herangekommen und begann auf dieses Schiff zu feuern; um 10 Uhr konnte auch „Tiger" das Feuer eröffnen. Die englische Linie hatte sich infolge der hohen Fahrt der an der Spitze stehenden schnellsten Schiffe stark auseinandergezogen, so daß das letzte und langsamste Schiff, die „Indomitable", so weit zurück stand, daß Beatty sich veranlaßt sah, um 10 Uhr 40 vorübergehend auf 26 kn herunterzugehen, damit die zurückgebliebenen Schiffe aufschließen und in das Gefecht eingreifen konnten. „Indomitable" ist das Schiff, das im Jahre 1909 auf der Reise Quebec—England über den Atlantischen Ozean eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 25,1 kn erzielt hatte. Auf deutscher Seite galt nach den Probefahrtsergebnissen

*) Die Zeitangaben beziehen sich auf mitteleuropäische Zeit, d. h. mittlere Greenwich-Zeit + 1 Stunde.

Digitized by Google

„Blücher" als das langsamste Schiff, trotzdem hatte dieses Schiff bei allen vorhergehenden Unternehmungen, auch bei den höchsten vorgekommenen Fahrten im Verbande, z. B. beim Rückmarsch von der englischen Küste am 3. November 1914, jede verlangte Geschwindigkeit zu halten vermocht, ein Beweis dafür, wie wenig Probefahrtsgeschwindigkeiten als gültiger Maßstab für die Geschwindigkeitsleistungen in der Front angesehen werden können. Die verhältnismäßig hohe Frontgeschwindigkeit gegenüber den anderen Panzerkreuzern hatte „Blücher" seiner relativ größeren Kesselanlage zu danken.

Auch an jenem Tage hielt „Blücher" den Abstand von den übrigen Schiffen des Verbandes ohne Schwierigkeiten inne, trotzdem dieses Schiff bald nach Beginn des Gefechtes einen Treffer im Vorschiff erhalten hatte, der das dort liegende Verwalterhellegatt überflutete und somit auf die Fahrt einen Einfluß ausübte. Etwa um 10 Uhr 43 erhielt dann „Blücher" einen schweren Treffer, der den 3. Kesselraum zum Ausfall brachte. Der Dampfdruck fiel plötzlich um einige Kilogramm, konnte aber auf 10—11 kg gehalten werden, und gegen 11 Uhr 30 war fast der volle Kesseldruck wieder erreicht. Da jedoch fiel durch weitere Treffer der 1. und der 5. Kesselraum aus; die Dampfleitungen waren getroffen, der Dampf fiel schnell auf 9 kg, um dann langsam bis auf 3 kg zu sinken. Der Abstand des Schiffes von den übrigen seiner Gruppe hatte sich gegen 11 Uhr infolge des Ausfalles des 3. Kesselraumes vergrößert, es hatte den vergrößerten Abstand aber gehalten und nach Beseitigung der Havarie schon begonnen, wieder mehr aufzudampfen, als die neuen Beschädigungen an der Maschinenanlage eintraten. Das Schiff fiel nun zurück und wurde vom konzentrierten Feuer des Feindes eingedeckt. Eine Ruderhavarie trat noch hinzu, und der 2. Kesselraum fiel wegen Wassereinbruchs aus, so daß nur noch der 4. Kesselraum klar war. Aber auch „Lion", der als einziges der englischen Schiffe ernstlich beschädigt wurde, hatte Maschinenschäden erlitten und konnte die Fahrt nicht mehr halten. Er fiel mehr und mehr zurück und wurde um 11 Uhr 50 von „Tiger" überholt.

Da die englischen Schiffe infolge des auf sie abziehenden Qualms der deutschen Schiffe von uns schwer auszumachen waren, konnte die plötzliche Wendung der englischen Schiffe nach Backbord gegen 11 Uhr 50 wegen vermeintlicher Unterseebootgefahr auf deutscher Seite nicht sogleich einwandfrei erkannt werden. Der schon erwähnte, jetzt von unseren Booten angesetzte Angriff mußte ein Luftstoß werden, weil sie nunmehr nicht mehr die erforderliche vorliche Stellung vor den englischen Schlachtkreuzern hatten und auch nicht mehr hätten erreichen können. — Beatty hatte anfangs wohl wegen der Rauchbehinderung seine eigenen Torpedobootsflottillen ruhig sacken lassen, befahl sie aber doch, als er einen Angriff durch die vorlich von ihm stehenden deutschen Boote befürchtete, wieder nach vorn; die englischen Boote konnten diesen Befehl auch nicht ausführen, sogar die schnellsten Zerstörer der M-Klasse vermochten nur langsam aufzuholen. Somit erfüllten auch sie ähnlich wie die Torpedoboote auf deutscher Seite nicht die taktische Forderung, die man in bezug auf Geschwindigkeit an sie stellte.

Zahlreichere kriegsmäßig angelegte, allerdings entsprechend kostspielige Übungen hätten im Frieden vielleicht diese Tatsachen noch stärker zum Bewußtsein gebracht, als sie so schon empfunden wurden, hätten nachdrücklicher zum Studium der zu treffenden Maßnahmen in taktischer oder in baulicher Hinsicht angeregt und hätten ferner gezeigt, daß das von den Booten und den mit äußerster Kraft fahrenden Kreuzern tief aufgewühlte Wasser die Geschwindigkeit der Boote sehr herabdrückt. Weiterhin hat der Zustand der Feuer und die Art der Kohle einen großen Einfluß auf die Geschwindigkeit. In allen Kesseln stets möglichst reine Feuer zu haben, war im Frieden nicht nötig und aus wirtschaft-

Digitized by Google

lichen Gründen nicht angängig, im Kriege aber wegen der unvorherzusehenden Anforderungen an hohe Leistungen durchaus erforderlich, jedoch aus verschiedenen Gründen, deren Aufzählung hier zu weit führen würde, nicht ausreichend durchzuführen.

Ein der Flotte dienender Schlachtkreuzer hat den Zweck, vermöge seiner Kampfkraft und Geschwindigkeit gegen die feindliche Flotte gewaltsam aufzuklären. Hierzu würde es genügen, wenn er einerseits nur eine den feindlichen schweren Linienschiffen gegenüber mit Sicherheit überlegene Geschwindigkeit hat, anderseits den feindlichen Schiffen seiner Art überlegene Eigenschaften besitzt, die ihn befähigen, diesen gegenüber die Durchführung seiner Aufgaben zu erzwingen und ihnen die Durchführung ihrer eigenen Aufgabe mit Gewalt zu verwehren. Unsere Schlachtkreuzer waren dazu befähigt, wie bei der Behandlung der Skagerrakschlacht gezeigt werden soll. Bei der Dogger Bank aber kämpften sie nicht als Teil einer Flotte, sondern als Flotte für sich, und unter diesen Umständen konnte ihnen die unterlegene Geschwindigkeit zum Verhängnis werden, denn der Feind blieb ihnen nach Gefallen an der Klinge und konnte unbehindertes Eingreifen weiterer Streitkräfte gegen sie ermöglichen. Das wäre eingetreten, wenn der vorgesehene Aufmarsch der englischen Schiffe rechtzeitig zustande gekommen wäre. So aber konnte Jellicoe, der selbst mit dem Gros noch 150 sm vom Gefechtsort entfernt war, nur versuchen, die deutschen Schiffe abzuschneiden, indem er das 2. leichte Kreuzergeschwader dem auf der Dogger Bank stehenden 3. Schlachtgeschwader zuteilte und diesen Verbänden Kurs auf Helgoland befahl. Hätten unsere Schlachtkreuzer die Flotte im Rückhalt gehabt und sich daher auf ein Angriffsgefecht mit den englischen Schlachtkreuzern einlassen können, dann wäre dem englischen 3. Schlachtgeschwader sowohl wie den englischen Kreuzern eine Niederlage sicher gewesen. Aber hierzu wären als Aufklärung wieder Kleine Kreuzer mit großer Geschwindigkeit und, um den Feind zu stellen, Linienschiffe mit ausreichender Geschwindigkeit nötig gewesen. Also auch in diesem Falle würde überlegene Geschwindigkeit in besonders hohem Maße ausschlaggebend für den Erfolg gewesen sein.

Die der Flotte dienenden Kleinen Kreuzer, die eigentlichen Aufklärungsschiffe, dürfen nur dann mit anderen, der Geschwindigkeit vorangehenden Gefechtswerten in erhöhtem Maße ausgestattet werden, wenn sie dadurch feindlichen Schiffen dieser Art wirklich überlegen werden, sie müssen sich aber immer noch mit Sicherheit jedem feindlichen Schlachtkreuzer durch Flucht entziehen können. Wir hatten solche Kleinen Kreuzer nicht. Der Grund liegt in dem hauptsächlich mit der Geldfrage zusammenhängenden Entwicklungsgange unseres Kleinen Kreuzertyps, der bei uns nicht zu den Sondertypen der „Flotten"-, „Auslands"- und „Handelskreuzer" führte. Die interessanten Ausführungen des Ober-Marinebaurats Ahnhudt in der Marine-Rundschau (Heft 4 des Jahrgangs 1922) über die Entwicklung unserer Kleinen Kreuzer kommen zu dem Urteil, daß wir uns mit der Entwicklung dieser Schiffsklasse zu einem Kompromißtyp auf dem richtigen Wege befunden haben, und halten die dadurch geschaffene Möglichkeit für glücklich, die neuesten Kleinen Kreuzer zunächst als Flottenkreuzer und dann, wenn sie als solche nicht mehr genügten und ersetzt werden mußten, als Auslands- oder Handelskreuzer zu verwenden, obwohl betont wird, daß wir damit weder einen Flottenkreuzer noch einen Auslandskreuzer besaßen. Und wenn Ahnhudt die glänzenden Leistungen unserer Kleinen Kreuzer im In- und Auslande während des Krieges hervorhebt, so möchte ich betonen, daß diese Leistungen wohl noch viel glänzender gewesen wären, wenn wir für beide Bereiche Sondertypen gehabt hätten. Ein mit Panzerung, kräftiger Artillerie und großem Brennstoffvorrat versehener und

Digitized by Google

für das Ausland als Handelsjäger geeigneter Kleiner Kreuzer mit einer den Schnelldampfern überlegenen Dauergeschwindigkeit von etwa 25 kn wäre auch zur näheren Aufklärung für das Gros der Flotte und als Deckungskreuzer gegen feindliche Aufklärungsschiffe vorzüglich geeignet gewesen. (4. Aufklärungsgruppe unserer Flotte.) Für die Fernaufklärung waren dann kleinere, besonders schnelle ohne Seitenpanzer, nur mit einigen Geschützen stärkeren Kalibers versehene Spähkreuzer (2. Aufklärungsgruppe) vorteilhafter als jene Kompromißschiffe. Wenn sie dann nach längerer Indienstthaltung veraltet waren, wäre immer noch ihre Verwendung für Ausbildungs-, Schul- oder andere Zwecke möglich gewesen, und im Kriege hätten sie z. B. auf dem Ostseekriegsschauplatz ausgezeichnete Dienste leisten können. Große Torpedoboote bilden keinen Ersatz für diese Spähkreuzer, da sie weniger seetüchtig sind und zu schwache Schutzeinrichtungen besitzen. Das Flottengesetz legte aber beim Ausbau der Flotte wegen der Bewilligungsraten beengende Fesseln an, und es konnte der Versuch, sie zu lockern, zu leicht die Bewilligungslust verderben. Indessen hielten wir auch im Kriege noch am Kompromißtyp fest und erreichten damit eigentlich nichts. Schließlich spricht auch Ober-Marinebaurat Ahnhudt die Überzeugung aus, daß bei weiterer Entwicklung doch eine Trennung der Typen bei uns unvermeidlich gewesen wäre.

Im vorstehenden sind nun Geschwindigkeitsfragen im allgemeinen und der Gefechtswert der Geschwindigkeit im besonderen vornehmlich im Zusammenhang mit dem Gefechtsverlauf an der Dogger Bank behandelt, wobei es sich von selbst ergab, daß einige andere naheliegende Punkte gestreift wurden. Man wird danach zu dem Schluß kommen müssen, daß jene damaligen an der Dogger Bank beteiligten Kleinen Kreuzer und Torpedoboote aus Mangel an Geschwindigkeit nicht den Anforderungen so entsprachen, wie es wünschenswert gewesen wäre, daß aber die Schlachtkreuzer in jenem Gefecht noch nicht bewiesen hatten, ob sie fähig waren, ihre Aufgabe als kampfkräftige Aufklärungsschiffe an der Spitze der Flotte gegenüber den gleichen Schiffen auf der englischen Seite zu erfüllen. Daß sie dazu imstande waren, haben sie trotz ihrer unterlegenen Geschwindigkeit später in der Schlacht vor dem Skagerrak gezeigt. Heute allerdings, wo wir den Verlauf und den Ausgang der Schlacht an der Dogger Bank auch auf englischer Seite kennen, wissen wir, daß der Beweis eigentlich schon damals erbracht war.

Am 31. Mai 1916 um 3 Uhr 28 (4.28) *) nachm. stieß die vor der 1. Aufklärungsgruppe (Schlachtkreuzer) in Aufklärungslinie fahrende 2. Aufklärungsgruppe (Kleine Kreuzer-Sicherung für die Schlachtkreuzer) auf englische Kleine Kreuzer der „Caroline"-Klasse. Es entwickelte sich ein Feuergefecht; die feindlichen Kreuzer drehten nach Norden ab und entschwanden der 2. Aufklärungsgruppe, obgleich diese mit äußerster Maschinenkraft die Verfolgung aufgenommen hatte. Um 4 Uhr 20 (5.20) sichtete die 1. Aufklärungsgruppe die englischen Schlachtkreuzer. Die 2. Aufklärungsgruppe wurde zurückgerufen und konnte auf dem Rückmarsch das nahende 5. englische Linienschiffsgeschwader, die schnellen Linienschiffe der „Queen Elizabeth"-Klasse, melden. Beatty drückte rücksichtslos mit südlichem Kurse zur Aufklärung vor, erlitt durch unsere Schlachtkreuzer infolge der größeren Gefechtsstärke dieser Schiffe erhebliche Schäden und zwei Totalverluste, stieß aber trotzdem, der baldigen Unterstützung durch die schnellen Linienschiffe sicher, kräftig nach Süden vor, bis seine vor ihm fahrenden Kleinen Kreuzer das Herannahen unseres Gros feststellten. Die vor den englischen Schlachtkreuzern fahrenden Kleinen Kreuzer gerieten in die Reichweite der Geschütze unserer Linienschiffe. Als sie von diesen um 5 Uhr 45 (6.45) beschossen wurden, machten sie durchein-

*) Die Uhrzeiten sind mitteleuropäische Zeit; in Klammern Bordzeit, das ist die damals eingeführte Sommerzeit.

Digitized by Google

anderfahrend kehrt, und die englischen Schlachtkreuzer schwenkten auf Nordkurs, ihre schnellen Linienschiffe hängten sich ihnen an.

Inzwischen konnte auf unserer Seite aus Mangel an geeigneten Kleinen Kreuzern keine großzügige Aufklärung über das Vorhandensein weiterer englischer Streitkräfte einsetzen. Es mußten die Schlachtkreuzer der 1. Aufklärungsgruppe versuchen, durch Vorstoß nach Norden eine gewaltsame Aufklärung herbeizuführen, wie sie den englischen durch ihren Vorstoß nach Süden, allerdings nur infolge Beteiligung ihres 5. Linienschiffsgeschwaders, gelungen war. Bei diesem Vorstoß nach Norden wurde wiederum die 1. Aufklärungsgruppe nur schwach durch die Steuerbord voraus von ihnen in geschlossener Formation fahrenden Kleinen Kreuzer der 2. Aufklärungsgruppe gegen Überraschungen gesichert. Der Hauptkampf auf den nördlichen Kursen fand jetzt zwischen unseren Schlachtkreuzern und den schnellen englischen Linienschiffen statt. Sogar diesen waren unsere Schlachtkreuzer nicht nur gewachsen, sondern überlegen, und sie erzwangen sich infolge ihrer ausgeglichenen Gefechtseigenschaften den freien Weg gegen eine zahlenmäßige Übermacht. Es entzogen sich aber die englischen Schlachtkreuzer, wieder infolge ihrer höheren Geschwindigkeit, mehr und mehr dem Gefecht. Sie überflügelten unsere Schlachtkreuzer und verhinderten so das Durchstoßen unserer Kreuzer bis zu dem von Norden heranrückenden englischen Gros. Dies blieb uns daher verborgen.

Unsere Linienschiffe waren zwar nach dem Zusammenstoß mit den feindlichen Kreuzern gegen 6 Uhr (7) mit höchster Fahrt gefolgt, erzielten bei der Verfolgung allgemein durchschnittlich etwa 20 kn Fahrt, blieben damit aber hinter den Kreuzern und auch hinter den Schiffen der „Queen Elizabeth"-Klasse zurück, und da an der Spitze des deutschen Gros die schnelleren Schiffe des 3. Geschwaders fuhren, sah sich der Flottenchef um 6 Uhr 48 (7.48) gezwungen, mit der Fahrt auf 15 kn herunterzugehen, damit die einzelnen Verbände und Schiffe wieder aufschließen konnten. Der Flottenchef hatte immer noch keine Anhaltspunkte für den Standort eines wahrscheinlich vorhandenen feindlichen Gros. Die geschlossen fahrende 2. Aufklärungsgruppe stieß jetzt zwar auf englische Kleine Kreuzer und beschädigte von ihnen im Kampfe den „Chester" schwer, der aber wieder vermöge seiner hohen Geschwindigkeit entkam. Dann aber wurde plötzlich die 2. Aufklärungsgruppe von im Osten stehenden schweren Schiffen beschossen und mußte sich daher zurückziehen. Die Entdeckung dieser schweren Schiffe war die einzige Aufklärungsleistung, die die 2. Aufklärungsgruppe über das Vorhandensein weiterer englischer Streitkräfte zustande gebracht hat, und aus diesem einzigen geringen Aufklärungsergebnis mußte der deutsche Flottenchef annehmen, daß ein englisches Gros sich bereits nach Osten herumgezogen und somit eine das deutsche Gros überflügelnde Stellung eingenommen hatte; eine Annahme, die sich später als falsch erwies.

Mit der Überflügelung der deutschen durch die englischen Schlachtkreuzer hatte die Geschwindigkeit wieder einen Erfolg errungen, der den englischen Schlachtkreuzern zuteil wurde, jedoch nur infolge der Unterstützung durch die schnellen Linienschiffe, so daß unsere 1. Aufklärungsgruppe gegen eine zu große zahlenmäßige Übermacht kämpfte. Ohne diese Unterstützung hätten die englischen Schlachtkreuzer nicht den Vorstoß nach Süden durchführen und ihre Kleinen Aufklärungskreuzer an die deutsche Flotte heranbringen können, ebensowenig wäre es ihnen ohne ihre schnellen Linienschiffe gelungen, den deutschen Schlachtkreuzern den Weg nach Norden zu verlegen. Jedenfalls kann man aus den Vorgängen den Schluß ziehen, daß die offensiven und defensiven Gefechtskräfte der deutschen Schlachtkreuzer besser ausgeglichen waren als die der englischen, dank der vorzüglich ab-

Digitized by Google

gewogenen und durchgeführten Konstruktionsgrundsätze und der Güte technischer Einzelheiten. Mag auch manches davon äußersten Anforderungen nicht entsprochen haben, mag anderes als verbesserungsbedürftig angesehen oder als unvollkommen erkannt worden sein, so ist dem entgegenzuhalten, daß es nichts Vollkommenes gibt. Vorhandene konstruktive Mängel und Fehler bleiben eben dadurch auszugleichen, daß Fähigkeit und Geschicklichkeit der Führer wie der Besatzung sich vereinen in dem Bestreben, diese Nachteile möglichst wenig ins Gewicht fallen zu lassen. Den Mangel der niedrigen Frontgeschwindigkeit gegenüber der Probefahrtsgeschwindigkeit konnte allerdings die Besatzung nicht beheben trotz äußerster, fast übermenschlicher Anstrengungen eines geübten und auf der Höhe stehenden Maschinenpersonals. Wenn mit Hilfe von Ölkesseln neben Kohlenkesseln, womit nur die beiden neuesten Schiffe „Derfflinger" und „Lützow" ausgestattet waren, der Verband allgemein eine höhere Geschwindigkeit zur Verfügung gehabt hätte, dann hätten ihn vielleicht die englischen Schlachtkreuzer nicht mehr überflügeln können, eine erfolgreichere Aufklärung wäre dann wohl möglich gewesen, und der deutsche Flottenchef hätte seine Flotte mit bestimmterem Ziele ins Gefecht führen können, nämlich gerade hinein in das dann entdeckte und zum Gefecht noch gänzlich unentwickelte englische Gros. Dann wäre jedenfalls der Grand Fleet, die sich trotz ihrer genaueren Kenntnisse über die Stellung des deutschen Gros noch nicht in Gefechtsformation befand, eine schwere, wenn nicht sogar eine vernichtende Niederlage sicher gewesen.

Die Linienschiffe sind im Kriege nicht wie die anderen Schiffsklassen in derartige Lagen gekommen, aus denen sich der Wert der Geschwindigkeit dieser Schiffe ebenso beurteilen ließe wie für die Großen, die Kleinen Kreuzer und die Torpedoboote. Die Tatsache, daß sie dem Sondertyp der englischen schnellen Linienschiffe darin unterlegen waren, spricht nicht zuungunsten der deutschen Linienschiffe, sondern, wie die Schlacht beweist, eher zuungunsten der englischen Vertreter dieses schnellen Sondertyps und verstärkt die Richtigkeit der Anschauungen jener Kreise, die allzuweit getriebene Kompromisse verwerfen, weil in Kompromissen meistens mehr Nachteile als Vorteile vereinigt sind.

Bewiesen ist aber im allgemeinen durch die Kriegsereignisse der hohe Wert der überlegenen Geschwindigkeit; besonders dem an Zahl Unterlegenen muß sie zur Verfügung stehen, damit er mit ihrer Hilfe günstige Gefechtsverhältnisse suchen und ausnutzen, ungünstige aber meiden kann. Anderseits ist aber auch für ihre Einschätzung und die Wahl ihrer Höhe für die einzelnen Schiffsklassen der voraussichtliche Gegner und die beabsichtigte strategische Verwendungsart gegen diesen maßgebend. Der Ausbau unserer Flotte hatte, soweit England als Gegner in Betracht kam, den Charakter der strategischen Defensive, die aus der Annahme entstanden ist, daß die überlegene englische Seemacht die Entscheidung in der Deutschen Bucht offensiv suchen würde. Wenn wir also die Gefechtskraft unserer Schiffsklassen nach derjenigen der entsprechenden englischen Typen zu wählen hatten, so blieben wir dabei aus politischen und wirtschaftlichen Gründen im Durchschnitt doch immer an der untersten zulässigen Grenze. Mag die Wahl dieser Grenze in mancher Hinsicht nicht ganz glücklich gewesen sein, falsch war sie im großen und ganzen nicht. Falsch war wider Erwarten jene Annahme, daß die Entscheidung in der näheren oder weiteren Deutschen Bucht fallen würde, und damit wurden allerdings auch die Abgrenzungen der Gefechtswerte falsch. Dies mußte fühlbar in die Erscheinung treten, als nach dem Zurückhalten der deutschen Flotte in der ersten Kriegszeit das Verhalten der englischen Flotte in der späteren Kriegszeit der deutschen den Übergang zur Offensive aufzwang. Hierdurch wurde die Geschwindigkeit nunmehr ein viel wesentlicherer Faktor als früher für alle die

Digitized by Google

Schiffe, die praktisch an der Ausführung der Offensive beteiligt wurden. Und diese Beteiligung war seitens Großer und Kleiner Kreuzer, der Torpedoboote und der U-Boote tatsächlich eine weit größere als seitens der Linienschiffe, die eine mehr zurückgehaltene Verwendung fanden.

Im Grunde war es also nicht der Mangel an technischem Können, dem die Unterlegenheit an Geschwindigkeit unserer Schiffe entsprang, sondern sie war die Folge unserer strategischen Einstellung und trat merkbar in die Erscheinung nach der Umstellung des strategischen Zieles, die uns der Gegner im Laufe des Krieges aufzwang. Die für strategische Defensivzwecke erbaute deutsche Flotte mußte im Kriege sehr bald als strategische Offensivflotte wirken.

Rundschau in allen Marinen.

(Abgeschlossen Mitte November 1922.)

Zur Lage.

Das siegreiche Angora setzt nach kurzer taktischer Pause die politische Offensive gegen seine westlichen Feinde in verstärktem Maße fort, indem es die Räumung Konstantinopels, die Zurückziehung der fremden Kriegsschiffe und Rückgabe der Eisenbahnen verlangt. In Verbindung mit der Entthronung des Sultans und Errichtung eines Volkskalifats legen diese heftigen Schritte den Eindruck nahe, daß der Bogen überspannt werden könne, denn immerhin bleibt die Türkei auch nach Wiederherstellung ihrer Unabhängigkeit nicht unabhängig vom Kapital und einem gewissen Einverständnis der Westmächte, und sie gefährdet anderseits durch ihren Radikalismus gegen das geheiligte Kalifat den kraftvollen Zusammenhang des Islam, der für ihre weiteren Schritte doppelt unentbehrlich ist. Im ganzen scheint hier ein Ansatz zu Mißgriffen vorzuliegen, der die Stellung namentlich Englands leicht verbessert.

Der Rücktritt Lloyd Georges ist wie die meisten lange vorausgesagten Ereignisse schließlich überraschend gekommen. Man kann nicht sagen, daß das Land seinem Sturz überwältigend zustimmte, denn bei aller Kritik seiner wenig glücklichen Nachkriegspolitik, seiner Unbeständigkeit, seines „Keltentums", bleibt ihm der Ruhm des Sieges erhalten und trägt viel dazu bei, seinen sofort begonnenen Wahlfeldzug nicht aussichtslos zu gestalten. Der Entschluß der Unionisten, für eine neue Richtung der Innen- und Außenpolitik die Verantwortung zu übernehmen, erschien bei der Ungewißheit der Wahllage — die englische Wahlordnung kennt nur die unbedingte Mehrheit, was bei der vorhandenen Dreiteilung in Konservative, Liberale und Arbeiter ganz unberechenbare Resultate ergeben kann — zum mindesten gewagt, erhält jedoch durch ihren starken Wahlerfolg seine Rechtfertigung. Entgegen den Erwartungen auf Grund der Gemeindewahlen ist die Arbeiterpartei nicht geschwächt, sondern ziemlich gestärkt aus den Wahlen hervorgegangen, während die größten Stimmverluste den Mittelparteien zur Last fallen. Es hat sich demnach eine Stärkung beider Flügelparteien, der Konservativen und der Arbeiter, ergeben, welche darauf hinweist, daß die „bürgerlichen" Volksteile zu einer kräftigen nationalen Führung der Innen- und Außenpolitik zurückstreben, während sich der Gegensatz zu den Linksparteien vertieft hat. Es darf erwartet werden, daß die neue konservative Regierung bemüht sein wird, die Beziehungen zu Frankreich soviel wie möglich zu verbessern, und da sie in der Orientfrage einen ihrer wesentlichsten Außenposten erblicken dürfte, bei welchem ihr an einer straffen

Digitized by Google

Förderung der englischen Interessen in erster Linie gelegen ist, so werden die unvermeidlichen Zugeständnisse an die französische Politik voraussichtlich zu Lasten der deutschen Interessen gehen. Dabei bleibt weiter zu beachten, daß durch die Wahlen gerade die am ersten einer Reform der europäischen Lage zuneigenden liberalen Mittelgruppen, die Kreise aus Bank- und Handelswelt, zurückgedrängt sind, während die Vertreter der starren Abneigung gegen Deutschlands und damit Europas Entlastung, die Vertreter der Schwerindustrie und des Grundbesitzes einschließlich der militärischen Kreise, zur Regierung gelangen. Von der Stärke der Opposition wird es abhängen, ob diese Richtung geneigt oder in der Lage sein wird, die natürliche Entwicklung noch einmal zurückzuzwingen oder aufzuhalten.

Im ganzen steht der in England zu beobachtende Rückschlag nach der konservativen Seite in Einklang mit einer Reihe von gleichen Verschiebungen in andern Ländern. Es sei nur an die Bewegung in Ungarn und Bayern — im Anschluß an den schwersten Radikalismus —, dann auch an die Niederlage der Wilson-Demokraten nach dem Kriege, schließlich an die Türkei und an Italien erinnert. Der Sieg des Faszismus kann Deutschland außenpolitisch nicht gleichgültig lassen, da die Pläne Mussolinis durchaus imperialistischen Charakters sind und Reibungen mit Jugoslawien und der Schweiz, Vorstöße gegen Tirol und Erschwerung der Reparationsfrage, dabei eine Unterstützung der französischen Politik und Opposition gegen die bisherige englische erwarten lassen. Marinepolitisch ist interessant, daß der Faszismus eine Stärkung der italienischen Seemacht erstrebt und damit die noch ausstehende Ratifizierung der Washingtoner Abrüstung — es fehlen noch Frankreich und Italien — weiter verzögert. Immerhin bleibt zu erwarten, daß, ähnlich wie bei der Türkei, das verkündete Gesamtprogramm nicht ohne Kürzungen und Zugeständnisse bleiben wird. Zunächst erscheint jedenfalls im Gegenspiel der französisch-englischen Politik die französische gestärkt, wie denn überhaupt fast ausnahmslos alle größeren politischen Verschiebungen dieser Tage zugunsten Frankreichs zu gehen scheinen.

Im Gegensatz zu der hier geschilderten Verschiebung der Lage steht die Niederlage der Republikaner in den Wahlen der Vereinigten Staaten. Aus ihr kann man, obgleich große Wahlparolen nicht erkennbar waren, bei einigem Optimismus den Wunsch herauslesen, die von den Republikanern seit der Niederlage Wilsons geübte Zurückhaltung von den europäischen Dingen mit einer etwas regeren Anteilnahme zu vertauschen, denn auch für die Vereinigten Staaten währt die Zeit zu lange, bis Europa sich selbst kuriert hat. In der gleichen Richtung liegen die Gutachten der englischen und amerikanischen Sachverständigen zur deutschen Währungs- und Reparationsfrage, jedoch ist der Ausblick auf die vielgenannte Finanzkonferenz in Brüssel und auf wirklich reformatorische Beschlüsse in Anbetracht der noch ungelösten Orientfrage und sonstigen Differenzen nach wie vor äußerst dürftig. G.

Deutschland.

Der Kreuzer „Berlin" besuchte auf seiner Ostseereise im Oktober zunächst Slite auf Gotland und Lulea im nördlichsten Teile des Bottnischen Meerbusens, dann Karlskrona. Am 12. Oktober trat das Schiff von dort die Rückfahrt an. Nach kurzem Besuch in Königsberg traf es Mitte Oktober wieder in Kiel ein. Wenige Tage später lief das Linienschiff „Hannover" von Kiel aus, um einen schwedischen Kriegsschiffbesuch in Stockholm zu erwidern. Das Schiff blieb dort bis zum 22. Oktober; sein Empfang durch die Behörden und die Bevölkerung war überaus herzlich und ging weit über den Rahmen des Üblichen hinaus. Der König selbst lud die Offiziere des Schiffes zur Tafel, und bei anderer Gelegenheit begrüßte sie der Chef der schwedischen Marine, Admiral Dyrsen, mit herzlichen

Digitized by Google

Worten, die der Kommodore v. Rosenberg, der an der Fahrt seines Flaggschiffes teilgenommen hatte, erwiderte.

Die übrigen Schiffe und Fahrzeuge setzten in den heimischen Gewässern zum Teil ihre normalen Übungen fort, zum Teil traten sie ihre Werftliegezeit an. Die 11. Halbflottille (Minensuchverband) beendete die Grundminensucharbeiten in der Nordsee und stellte Anfang Oktober in Wilhelmshaven außer Dienst. v. B.

Frankreich.

Neubauten. Der erste der nach dem neuen Flottengesetz in den nächsten 3 Jahren zu bauenden 8000 t-Kreuzer ist Anfang August in Brest auf Stapel gelegt worden. Er erhält den Namen „Duguay Trouin". Die beiden anderen Kreuzer des gleichen Typs, die nach dem Flottengesetz ebenfalls im Rechnungsjahre 1922 in Bau genommen werden sollen, aber noch nicht begonnen sind, sollen die Namen „Lamotte Picquet" und „Primauguet" erhalten. Die Hilfsschiffe, die bisher diese Namen führten (ein Lazarett-, ein Transport- und ein Gefrierschiff), sind auf die Namen „Moselle", „Adour" und „Allier" umgetauft worden. Für die übrigen Schiffe des Flottengesetzes, die noch im Jahre 1922 in Bau genommen werden sollten, sind folgende Namen festgesetzt worden:

6 Flottillenführerschiffe: „Jaguar", „Lynx", „Panthère", „Chacal", „Léopard", „Tigre".
12 Zerstörer: „Bourrasque", „Sirocco", „Cyclone", „Tempête", „Mistral", „Tramontane", „Orage", „Trombe", „Ouragan", „Typhon", „Simoun", „Tornade".
6 Unterseeboote I. Kl.: „Requin", „Dauphin", „Morse", „Marsouin", „Marval", „Soufleur".
6 Unterseeboote II. Kl.: „Sirène", „Calypso", „Ariane", „Naiade", „Circe", „Ondine".

Von diesen Schiffen sind 2 Flottillenführerschiffe zu je 2400 t an Staatswerften, die übrigen 4 gleichen Typs an Privatwerften, die 12 Zerstörer und die 6 kleinen U-Boote an Privatwerften und die 6 großen U-Boote an Staatswerften vergeben worden.

Haushalt. Im Voranschlag für den Marinehaushalt 1923 werden 1125 Millionen fr. gefordert, d. s. 323 909 437 fr. mehr als im Vorjahre. Diese Mehrforderung ist darauf zurückzuführen, daß die Kosten der für 1923/25 bewilligten Schiffsneubauten in Höhe von 334 Mill. fr. mitaufgenommen sind. Von den ordentlichen Ausgaben entfallen 454,1 Mill. fr. auf Neubauten und Kriegsvorräte. Die Regierungsforderung wurde vom Finanzausschuß auf 1043 Mill. fr. herabgesetzt. Es wurden abgesetzt bei den Forderungen für Schiffsneubauten 16 Mill. fr., bei den Indienstaltungskosten 36 Mill. fr.

Das neue Personalgesetz ist fertiggestellt und wird dem Parlament in der laufenden Tagungsperiode vorgelegt. Da ein vollständiges Flottengesetz nicht vorhanden ist, das der Berechnung der Personalstärken hätte zugrundegelegt werden können, so wurde der augenblickliche Stand der Seestreitkräfte als Maßstab genommen unter Berücksichtigung der Neuorganisation der Küstenverteidigung und der Werften. Das Gesetz setzt die Stärke des Seeoffizierkorps auf 1650 Köpfe fest, darunter 13 Vizeadmirale, 27 Kontreadmirale, 90 Kapitäne zur See, 210 Fregattenkapitäne, 230 Korvettenkapitäne, 665 Kapitänleutnants, 415 Leutnants.

Das Offizierkorps des Marine-Ingenieurwesens soll in Zukunft nur 320 Köpfe zählen. Die Offizierstellen der übrigen Korps werden durchschnittlich um 15 v. H. verringert. Der Anteil der Flagg- und Stabsoffizierstellen beträgt für die Seeoffiziere 33 v. H., für die Ingenieuroffiziere 25 v. H., für die Bau- und Artillerieingenieure 50 v. H., für die Offiziere der Verwaltung und die Sanitätsoffiziere 40 v. H. der vorhandenen Stellen. — Als Dienstaltersgrenze wird das folgende Lebensalter festgesetzt: für Vizeadmirale: 62 Jahre, für Kontreadmirale: 60 Jahre, für Kapitäne zur See: 59 Jahre, für Fregattenkapitäne: 58 Jahre.

Digitized by Google

Unfall. In der Nacht vom 22. auf den 23. September bekam das U-Boot „Roland Morillot" (früher „UB 26") an der Kanaleinfahrt, nördlich von Kap Hague, in schwerem Sturm Wassereinbruch, der schwere Schlagseite und später Versagen der beiden Motoren verursachte. Den im Laufe des Tages funkentelegraphisch zu Hilfe herbeigerufenen Schleppern gelang es, anscheinend wegen des schlechten Wetters, nicht, das Boot in Schlepp zu nehmen. Da Gefahr des Sinkens bestand, ging die Besatzung vor Einbruch der nächsten Nacht auf die Schlepper über und wurde nach Cherbourg gebracht. Am nächsten Tage wurde das verlassene Boot von zwei zum Suchen ausgesandten Zerstörern gefunden und nach Cherbourg eingeschleppt. Es muß auffallen, daß ein offenbar noch schwimmfähiges Kriegsfahrzeug, obwohl sogar noch Hilfe unmittelbar in der Nähe war, von Kommandant und Besatzung mitten auf See aufgegeben und seinem Schicksal überlassen wurde.

U-Bootdauerfahrten. Eine angebliche Dauerfahrt von 60 Tagen des U-Bootes „Victor Rébeille" (früher „U 79") gab mehreren Blättern, darunter der englischen Zeitschrift „Engineer" (15. 9. 22), Veranlassung, sich in längeren Auslassungen mit Fahrleistungen von U-Booten im allgemeinen und des „Victor Réveille" im besonderen zu beschäftigen. Den Anlaß hierzu gab anscheinend eine Meldung des Naval and Military Record (6. 9. 22) aus Toulon, nach der das Boot Ende August nach 60tägiger ununterbrochener Fahrt dort eingelaufen sein sollte. Das gleiche Blatt läßt dann in seiner nächsten Nummer (13. 9.) eine längere Besprechung folgen. Nach den laufenden Nachrichten über Schiffsbewegungen im „Moniteur de la Flotte" und anderen Marinezeitungen hat jedoch „Victor Réveille" in der zweiten Hälfte der fraglichen Zeit folgende Fahrten ausgeführt: Brest ab: 7. 8.; Casablanca an: 14. 8. Casablanca ab: 18. 8.; Oran an: 21. 8. Oran ab: 24. 8.; Toulon an: 29. 8. Daß U-Boote zu Dauerfahrten, wie der genannten, ohne weiteres imstande sind, ist allgemein bekannt und im Kriege unzählige Male bewiesen worden. Daß aber eine Fahrt, die offenbar gar nicht stattgefunden hat, von Fachblättern zum Beweis dieser Tatsache angeführt wird, erscheint uns sonderbar.

Ersatz „France". Die Bergung des Wracks des Linienschiffes „France" scheint endgültig aufgegeben zu sein. Die Gründe hierfür sind darin zu suchen, daß 1. die Kosten der Bergung und Wiederinstandsetzung, die auf etwa 80 Mill. fr. geschätzt werden, nicht im Verhältnis zum Nutzen stehen; 2. die Bergung und Wiederinstandsetzung schätzungsweise etwa drei Jahre in Anspruch nehmen würden; 3. das Schiff, dessen Kampfwert bereits jetzt gegenüber modernen Linienschiffen gering war, nach dieser Zeit erst recht veraltet sein würde. Es wurde die Frage aufgeworfen, ob man das Schiff durch eines der Schiffe der aufgegebenen „Normandie"-Klasse, dessen Fertigstellung mit etwa den gleichen Kosten innerhalb 2½ Jahre möglich wäre, ersetzen solle. Nach einer Meldung des „Temps" sollen aber der Oberste Marinerat und der Admiralstab auch diese Lösung verworfen haben. Die französische Marine gerät sichtlich, sei es aus Überzeugung, sei es der Not gehorchend, in das Fahrwasser der „jeune école". „France" wird im Mittelmeergeschwader durch das Schwesterschiff „Courbet", das in letzter Zeit als Artillerieschulschiff Dienst tat, ersetzt.

Vereinigte Staaten.

Neubauten. Die Arbeiten an den 10 Kreuzern der „Omaha"-Klasse, von denen bekanntlich die ersten drei bereits im Laufe des vergangenen Sommers fertiggestellt sein sollten, sind seit längerer Zeit infolge Erschöpfung der für Neubauten bewilligten Geldmittel des laufenden Haushalts zum Stillstand ge-

Digitized by Google

kommen. Das Baustadium sämtlicher Neubauten, an dem sich, soweit bekannt, seither nichts mehr geändert hat, war nach einer Übersicht im Septemberheft der U. S. Naval Institute Proceedings am 1. Juli 1922 folgendes:

	v. H. der Fertigstellung		v. H. der Fertigstellung		v. H. der Fertigstellung
Linienschiffe:		**U-Boote:**		**U-Boote:**	
Colorado	92,7	S 10	96,6	S 37	93,5
West Virginia	82,5	S 11	94,8	S 38	89,8
		S 12	93,9	S 39	87,1
Kreuzer:		S 13	92,9	S 40	84,9
Omaha	99,2	S 18	98,5	S 41	87,0
Milwaukee	95,8	S 19	98,0	S 42	87,5
Richmond	93,0	S 20	98,5	S 43	88,5
Detroit	88,5	S 21	97,5	S 44	86,0
Cincinnati	88,2	S 22	98,5	S 45	86,8
Concord	86,5	S 23	98,5	S 46	85,3
Raleigh (a. St.)	69,2	S 24	95,5	S 47	85,1
Trenton (a. St.)	59,5	S 25	98,0	S 48	98,3
Marblehead (a. St.)	47,5	S 26	94,0	S 49	fertig
Memphis (a. St.)	40,5	S 27	92,5	S 50	fertig
		S 28	93,0	S 51	fertig
Flugzeugträger:		S 29	92,0		
Saratoga (a. St.)	35,4	S 31	99,5	**Flotten-U-Boote:**	
Lexington (a. St.)	33,8	S 32	99,5		
		S 34	98,2	V 1 (a. St.)	25,7
Kanonenboote:		S 35	95,7	V 2 (a. St.)	22,5
Tulsa (a. St.)	75,0	S 36	94,6	V 3 (a. St.)	22,3

Baupolitik. Im Dezember sollen dem Kongreß folgende Neuforderungen vorgelegt werden: 1. Bewilligung von Mitteln zum Bau von Kleinen Kreuzern, Unterseebooten und Hilfsschiffen, um das im Washingtoner Marineabkommen festgelegte Stärkeverhältnis von 5 : 5 : 3 auch hinsichtlich dieser Schiffsgattungen zu erreichen. Beschleunigung der Fertigstellung der im Bau befindlichen Kreuzer und Unterseeboote.

In Anbetracht der großen Anzahl englischer Kreuzer wäre, um dieses Ziel zu erreichen, eine riesige Vermehrung der Kreuzerneubauten erforderlich, da zur Zeit nur die Kreuzer der „Omaha"-Klasse als gleichwertige Schiffe gerechnet werden können.

2. Bewilligung von erhöhten Mitteln für den Umbau der beiden Schlachtkreuzer „Saratoga" und „Lexington" in Flugzeugträger, um ihre Fertigstellung zu beschleunigen.

3. Starke Erhöhung der für die Entwicklung des Flugwesens bereitgestellten Mittel, da diese im Verhältnis zur Wichtigkeit der Flugwaffe nicht ausreichend erscheinen. Die für das Marineflugwesen im Rechnungsjahr 1922/23 ausgeworfenen Mittel betragen 17 Mill. $. — Soweit bekannt, ist auch beabsichtigt, wieder eine Erhöhung des Personalbestandes, dessen jetzige Stärke von 86 000 Mann zweifellos reichlich knapp ist, besonders wenn weitere Vermehrungen des Schiffsmaterials bewilligt werden sollten, zu fordern.

Die Verteilung des Mannschaftspersonals auf die Schiffe und Dienststellen im Rechnungsjahre 1922/23 ist die folgende:

Digitized by Google

		Mann
18	Linienschiffe	21 158
13	Kreuzer	6 034
103	Zerstörer (zu 90 v. H. besetzt)	10 506
84	Unterseeboote	2 579
8	Minenleger	1 213
15	Patrouillenfahrzeuge	1 332
20	Tender (für Flieger, Unterseeboote und Zerstörer)	7 360
27	Minensucher und Schlepper	1 246
2	Lazarettschiffe	709
10	Fracht- und Vorratsschiffe	1 278
3	Kohlendampfer	492
	Übertrag	53 907

		Mann
	Übertrag	53 907
9	Öldampfer	932
2	Munitionsschiffe	354
3	Transportdampfer	833
8	Hilfsschiffe, Verschiedenes	705
	Flugabwehr und Luftpersonal	2 540
	Summe eingeschifft	59 271
	An Land einschließlich Schulen, Lazarette, Gefängnisse, Funkstationen und anderes	26 729
	Zusammen an Bord und an Land	86 000

Offiziere sind bei dieser Zusammenstellung nicht mitgerechnet.

Flottenmanöver. Im Februar 1923 sollen wieder Manöver der vereinigten Flotte stattfinden. Für die strategischen Manöver soll nach den vorliegenden Meldungen ein Angriff auf die Westeinfahrt des Panamakanals zugrunde gelegt werden. Außer der Flotte werden die Luftstreitkräfte und die Armee, der die Küstenbefestigungen unterstehen, in weitgehendem Maße beteiligt sein.

Rußland.

Flottenmanöver. Ende September bis Anfang Oktober fanden zum ersten Male nach der Revolution wieder Verbandsübungen russischer Seestreitkräfte statt, und zwar Übungen der Baltischen Flotte im Finnischen Meerbusen. Es nahmen daran teil das Linienschiff „Marat" (früher „Sfewastopol"), mehrere Zerstörer, Torpedo- und U-Boote und eine Anzahl Hilfsschiffe. Soweit sich aus den spärlichen Nachrichten der nordischen Presse ersehen läßt, scheint es sich um strategische und taktische Übungen gehandelt zu haben. Für den ersten strategischen Teil war anscheinend folgende Lage gegeben: Angriff einer feindlichen, blauen Flotte auf Kronstadt, Verteidigung von Kronstadt durch die rote Flotte und die Küstenbefestigungen. Die U-Boote waren der roten Partei zugeteilt. Angeblich hat die Übung mit einem Erfolg der roten Partei geendet. Der zweite Teil bestand aus taktischen Übungen, verbunden mit einer Demonstrationsfahrt in den Gewässern von Helsingfors und Reval. Häfen wurden nicht angelaufen. Kurz darauf fand eine Übungsfahrt des Schulschiffes „Okean" mit Zöglingen der roten Seekriegsschule an Bord bis in die westliche Ostsee statt.

Wenn auch der russischen Marine aus den Revolutionswirren nur noch wenige fahrbereite Schiffe verblieben sind, so lassen doch die Übungen erkennen, daß in der Baltischen Flotte wieder gearbeitet wird. Insbesondere ist beachtenswert, daß auch die bolschewistischen Machthaber offenbar einen sehr realen Sinn für die Notwendigkeit und den Wert der Seemacht besitzen. Es ist ferner hervorzuheben, daß „Marat" zur Zeit das einzige Großkampfschiff in der Ostsee darstellt, und daß noch drei Schwesterschiffe, die allerdings zur Zeit, soweit bekannt, nicht fahrbereit sind, in Kronstadt und Petersburg liegen. Dagegen ist an den vier während des Krieges von Stapel gelaufenen Schlachtkreuzern der „Kinburn"-Klasse (32 500 t, zwölf 35,6 cm-L/52) offenbar seit der Revolution nicht wieder gearbeitet worden, desgleichen nicht an den vier Kleinen Kreuzern der „Swjetlana"-Klasse; „Swjetlana" selbst kann aber nicht mehr sehr weit von der Fertigstellung entfernt sein.

Ausrangierungen. Das wertlose veraltete Material der früheren russischen Flotte ist gleichzeitig, soweit es noch vorhanden war, in größerem Maßstabe ab-

Digitized by Google

gestoßen worden. Von den alten Kreuzern der Baltischen Flotte ist nur noch „Rjurik" vorhanden. Die Kreuzer „Bajan", „Admiral Makarow", „Gromoboi", „Rossija", „Bogatyr", „Aurora" und „Diana" sind im Laufe dieses Jahres auf Abbruch verkauft worden. Der Kreuzer „Askold" war 1918 von den Engländern im Weißen Meer beschlagnahmt und später von ihnen auf Abbruch verkauft worden. „Warjag" wurde gegen Ende des Krieges und „Oleg" 1919 von den Engländern vor Kronstadt versenkt.

Vom **Schwarzen Meer** wurde anläßlich der türkischen Krise ebenfalls erhöhte Tätigkeit gemeldet. Angeblich soll in Odessa an der Fertigstellung des Kleinen Kreuzers „Admiral Nachimow", der den neuen Namen „Kemal Pascha" erhalten soll, gearbeitet werden. Das Schiff gehört zu den vier Kleinen Kreuzern der „Admiral"-Klasse (7600 t, acht 13 cm-L/55), die 1913 in Nikolajew in Bau gegeben wurden. An den übrigen Neubauten ist wahrscheinlich bisher noch nicht gearbeitet worden. Von den ehemaligen Schiffen der Schwarzmeerflotte ist der größte Teil in den Revolutionswirren zerstört worden. Das Linienschiff „Imperatriza Maria", das während der Revolution gesprengt worden und im Hafen von Sewastopol gekentert war, ist gehoben worden und liegt zur Zeit kieloben im Dock. Es ist jetzt auf Abbruch verkauft worden. Die Schiffe der Wrangelflotte (vgl. Heft 4, 1921) sind noch immer in Bizerta interniert. Es handelt sich um folgende Schiffe:

Linienschiffe: „General Alexejew" (früher „Wolja"); „Georgi Pobjedonossez".
Kreuzer „General Kornilow" (früher „Kagul").
Zerstörer: „Zerigo", „Bespokoiny", „Derski", „Gnjewny", „Pospjeschny", „Pylki", „Kapitän Sacken", „Scharki", „Sorki" und „Swonki".
U-Boote: „A G 22", „Burewjestnik", „Tjulen" und „Utka".
Werkstattschiff „Kronstadt" und mehrere Hilfsschiffe.

Nach den vorliegenden Nachrichten sind zur Zeit im Schwarzen Meer folgende fahrbereite Fahrzeuge: Kanonenboote: „Donez", „Terez" und „Kubanez". Zerstörer: „Sante", „Lefkos" und „Bystry". Unterseeboote „AG 21" („Trotzki"), „AG 23", möglicherweise noch ein weiteres AG-Boot. L.

Funkentelegraphie bei Seenot.

Funkwachdienst auf Handelsschiffen. Einen Überblick über das Versagen des Funkwachdienstes auf See gelegentlich des Unfalls des englischen Dampfers „Egypt" im Kanal gibt das englische Handelsamt bekannt. Die Feststellungen ergaben nach „The Electrician", IX, 1922:

1. Die Seenotzeichen der „Egypt" wurden von der Funkstelle Ushant (Westausgang des Kanals) aufgenommen und eine Stunde lang weitergegeben.

2. Diese Weitergabe ist von geprüften Beamten in Entfernungen von 500 sm noch aufgenommen worden.

3. Von 64 mit Funkapparaten ausgerüsteten Schiffen, die sich innerhalb 200 sm Reichweite von der „Egypt" befanden, hatten lediglich 9 Schiffe 3 geprüfte Beamte an Bord, so daß sie imstande waren, Tag und Nacht Seenotzeichen aufzunehmen; diese neun hörten das SOS-Signal.

4. Von den 64 Schiffen nahm die Hälfte das Seenotzeichen nicht auf, weil der an Bord befindliche geprüfte Beamte zufällig nicht auf Wache war, wozu er nach der vom englischen Handelsamt ausgegebenen Zeittafel für die nur mit einem Beamten besetzten Bordfunkstellen nicht verpflichtet ist.

5. Auf 8 Schiffen wurde das Seenotzeichen nicht aufgenommen, obgleich die Funkanlage besetzt war. Eins dieser 8 Schiffe passierte die Unfallstelle in einem Abstand von 92 sm und erhielt die erste Nachricht von dem Unfall 14 Tage später bei seiner Ankunft in Mittelamerika.

Digitized by Google

Seemannsstücke aus alter Zeit.

Die Seemannschaft ist alt und in ihren Grundzügen unveränderlich wie Wind und Meer, mit denen sie im Kampfe liegt und die sie zu nutzen trachtet. In ihren Anwendungsformen jedoch muß sie dem Wechsel der Zeiten unterliegen, nicht ohne dabei an Tüchtigkeit und Kunst zu verlieren, denn das Großkampfschiff, der 50 000 T-Dampfer, kennen sie fast nur noch, wenn es gilt, sich dem Hafen zu nähern oder ihn zu verlassen, und im Falle besonderen Mißgeschickes, wie Mann über Bord, Rettung aus Seenot, Kollision und Untergang. Wie groß die Gefahr ist, daß die hohe Kunst hinter dem militärischen Handwerk zurücktritt, hat jeder von uns erfahren, der auf größeren Schiffen gefahren ist. Schon die Anlege- und Bojenmanöver brachten zu einer gewissen Zeit, als auf den Kommandobrücken noch eine Art Übergangsgeneration herrschte — wir denken an die Jahre zwischen 1900 und 1910 —, auf vielen Schiffen mehr Kummer und „Zustand" als Belehrung und Freude am Beruf. Divisionen von 100 Mann rannten mit Trossen längs Deck, alles schrie nach dem Mann, der einen Paalstek binden konnte, Wurfleinen flogen zu kurz, und Wurfgewehre krachten. Später allerdings legte sich allmählich das Fieber, die Jüngeren wuchsen heran, die Schule des Torpedobootes tat ihre heilsame Wirkung, und siehe da, man sah die Schiffe der „Kaiserin"-Klasse in den großen Schleusen manövrieren wie Torpedoboote, und was vorher nur mit „Alle Mann" zu denken war, machte jetzt der Wachoffizier mit der Wache. Die Nordseeschulung des II. Geschwaders, der natürliche Abgang und der Krieg ließen die Reste jener seemännischen Nervosität, die häufig zu unsicher war, um den Wachoffizier ruhig gewähren zu lassen, größtenteils ganz verschwinden — und die ausgedehnte Tätigkeit der kleinen Fahrzeuge hinterließ uns für die Zukunft einen Stamm von Seeleuten, welche nicht in die Gefahr verfallen werden, das Handwerk geringer zu schätzen als z. B. die Tätigkeit des Admiralstabsoffiziers oder des Referenten in der Marineleitung.

Dennoch wäre es schade, wenn die älteren Anwendungsformen der Seemannschaft, die kunstvolle Handhabung des Segelschiffs in allen Wetterlagen und im Gefecht, ganz in Vergessenheit geraten würden. Wir denken an die Zeit, wo Nelson zwei Jahre vor Toulon kreuzte, „ohne", wie er schrieb, „eine Stänge oder Spier zu verlieren." (Man wird das nicht so genau nehmen.) Unsere eigene Literatur ist erklärlicherweise nicht reich an dergleichen Erinnerungen, die englische dagegen bietet aus denselben Ursachen eine unerschöpfliche Quelle starker und prächtiger Bilder, an denen wir uns ungestört erfreuen dürfen. In den Seeromanen Clark Russels und vor allem Kapitän Marryats finden wir reichen Stoff dieser Art, und da wir glauben, daß diese Werke heute nicht mehr so eifrig in der Marine gelesen werden, wie sie verdienen, und es wirklich fachgerechte Übersetzungen nicht gibt, so möchten wir zur Anregung eine Auswahl von zwei hervorstechenden Beispielen der Art folgen lassen, wie wir sie hier im Auge hatten.

I.

Im wohlbekannten „Peter Simple" des Kapitän Marryat finden wir das folgende treffliche Seemannsstück, das mit überzeugender Echtheit der Praxis entnommen ist.

„Wir kreuzten weiter an der Küste bis hinein in die Bucht von Arcason, wo wir zwei oder drei Fahrzeuge fingen und viele andere auf den Strand jagten. Der Wind war frisch, als wir wieder abhielten, und die Brandung an Land so stark, daß die gejagten Schiffe unter allen Umständen verloren waren. Wir mußten die Toppsegel doppelt reffen, als wir an den Wind gingen, und das Wetter sah sehr bedrohlich aus. Eine Stunde darauf war der ganze Himmel eine schwarze Wolke, die so tief hing, daß sie fast die Verklicker berührte, und eine schwere See, die beinahe wie durch Zauberei aufgekommen war, rollte gegen uns an und drückte uns auf die Leeküste. Mit Dunkelwerden war der Sturm da, und das Schiff wurde beinahe von dem Segeldruck begraben, den es tragen mußte; denn hätten wir Seeraum gehabt, so hätten wir unter Sturmsegeln beigelegen, aber so mußten wir alles setzen, was wir konnten, um freizukommen. Die See brach von der Back bis zum Steuerkompaß über die Fregatte hin, und sehr oft, beim Einstampfen, glaubte ich, sie würde von dem Stoß entzweibrechen. Doppelte Brooktaue wurden an die Geschütze geschoren und dann noch auf Takel gesetzt, und starke Spieker hinter die Lafetten genagelt, denn wir holten derart über, daß die Geschütze nur in den Brooktauen und Takeln hingen, und wenn eines losgekommen wäre, so wäre es auf der anderen Seite durch die Bordwand gebrochen und hätte uns unrettbar leck geschlagen. Der Kommandant und die meisten Offiziere blieben die ganze Nacht an Deck, und beim Geheul des Windes, dem Platschen des Regens, dem Rauschen des Wassers über Deck, dem Arbeiten der Kettenpumpen und dem Stöhnen und Krachen der Balken hielt ich unser Ende für unvermeidlich. Was das Schlimmste war: wir lagen auf Legerwall, und die Beratungen zwischen Kapitän und Offizieren und ihr angestrengtes Ausschauen nach Tageslicht zeigten uns, daß andere Gefahren unser war-

Digitized by Google

teten als der Sturm. Endlich brach der Morgen an, und der Ausguck am Fallreep sang aus: „Land in Lee querab.“ Wir lagen über Steuerbordbug.

„Gehen Sie 'rauf, Wilson,“ sagte der Kommandant zum 2. Offizier, „und machen Sie aus, wie weit das Land voraus reicht, und ob Sie die Huk sehen können.“ Der „Zweite“ enterte im Großwant auf und zeigte etwa 2 Strich vorlicher als querab.

„Sehen Sie da zwei kleine Hümpel an Land?“

„Jawohl,“ rief der 2. Offizier.

„Dann stimmt's,“ sagte der Kapitän zum Steuermann, „und wenn wir freikommen, haben wir mehr Seeraum. Halten Sie voll und bei und gute Fahrt im Schiff!“

Es war tatsächlich ein übler Anblick. Wenn wir im Tal lagen, konnte man nichts erkennen als kochende See; aber wenn wir oben auf kamen, blickte man ganz nahebei auf einen niedrigen, sandigen Strand, der mit Schaum und Brechern bedeckt war. „So geht sie gut,“ bemerkte der Käpt'n und sah nach dem Kompaß, „wenn der Wind so bleibt, kommen wir frei.“ Er hatte das kaum gesagt, als die Segel donnerartig peitschten und knallten. „Auf das Ruder! (Abhalten, d. Ü.) Was machen Sie, Quartermaster?“ „Der Wind hat geschralt, Sir,“ erwiderte der Quartermaster.

Kapitän und Steuermann (eigentlich master, der frühere Segelmeister, d. Ü.) blieben am Kompaß und beobachteten ihn, und als die Segel wieder vollstanden, war das Schiff zwei Strich abgefallen, und die Huk peilte beinahe voraus.

„Wir müssen wenden, Mr. Falcon! Klar zum Wenden!“

„Sie hat wieder angeluvt!“ rief der Steuermann vom Kompaß her.

„Halt! Belege das Wenden! Was liegt jetzt an?“ „Nord-Nord-Ost, wie vorher, Sir.“ „Falcon,“ sagte der Käpt'n, „wenn sie nochmal abfällt, haben wir vielleicht keinen Platz mehr zum Wenden, jetzt ist es auch schon höllisch knapp, aber ich muß es riskieren. Welches Ankerkabel ist gestern klar gemacht, das beste Bugkabel?“ „Jawohl.“ „Dann gehen Sie bitte nach unten, lassen Sie doppelten Betingschlag nehmen und auf 30 Faden den Stopper aufsetzen. Aber bitte alles sehr sorgfältig, unser Leben kann davon abhängen.“

Das Schiff hielt weiter gut Kurs, und wir waren bis zu einer halben Meile an die Huk heran und hofften mit Sicherheit, von ihr klarzukommen, als plötzlich wieder die Segel naß und schwer zu schlagen begannen und das Schiff zwei Strich abfiel wie vorigesmal. Alles stand erstarrt, denn der Bug zeigte jetzt recht in die Brecher. „Aufpassen jetzt, Quartermaster, alles achteraus!“ rief der Kapitän. „Jungens, keine Zeit jetzt für Worte, wir wenden jetzt mit Springanker, kein Platz mehr zum über Stag Gehen. Paßt auf wie der Teufel, seht mir nach den Augen und macht alles wie am Schnürchen, sonst sind wir alle dran! — Auf Stationen! Klar zum Wenden! Klar bei Steuerbord Buganker! Mr. Wilson, Sie stehen unten mit dem Meisterpersonal klar zum Kappen. Stille überall! Quartermaster, voll und bei zum Wenden! Aufpassen auf mein Kommando!“

Etwa eine halbe Minute verging. Das Schiff war jetzt auf ¼ Meile an den Strand heran, der eine einzige Schaumfläche war. Der Kommandant gab das Zeichen, und das Ruder ging herum. Das Schiff luvte langsam an, stampfte und rollte, während die Segel lose kamen. Als die Fahrt aus dem Schiff war, kam das Kommando: „Fallen Anker!“ „Wir wollen überall zugleich rundbrassen, Mr. Falcon,“ sagte der Kommandant. Kein Wort wurde gesprochen. Die Fockbrassen wurden mitbesetzt, die meisten wußten, wenn der Bug jetzt nicht herumkam, saßen wir in einer halben Minute in den Brechern. Mr. Falcon schien wegen des gleichzeitigen Rundbrassens anderer Meinung zu sein, war aber ein zu guter Soldat, um etwas zu sagen, und der Ausgang gab dem Kapitän recht. Endlich lag das Schiff im Winde, und das Kommando zum Brassen kam. Die Rahen flogen herum mit einem solchen Krachen, daß ich glaubte, die Masten wären beim Überbordgehen, und im nächsten Augenblick saß der Wind in den Segeln, und das Schiff, das für einen Augenblick auf ebenem Kiel gelegen hatte, holte über bis an die Schanzpforten. Der Kommandant, der auf den Steuerbord-Hängematttskästen stand und sich am Großpardun festhielt, befahl „Ruder mittschiffs!“, sah nach den Segeln und dann auf das Ankerkabel, welches jetzt breit an Steuerbord und zu Luward herauskam und das Schiff am Abtreiben hinderte. Endlich rief er: „Kapp das Kabel!“ Man hörte die Axtschläge, dann rauschte das Kabel mit einem Funkenregen aus der Klüse und verschwand in einer mächtigen Woge, die uns vor querab traf und mit Wasser überschüttete. Aber wir waren jetzt über den andern Bug, das Schiff nahm Fahrt auf, und wir waren gerettet.“

II.

Eine zweite Probe, die wir hier geben wollen, ist ein klassischer Einzelkampf der Fregatte „Aurora“ mit einem russischen Gegner, in Marryats „Mr. Midshipman Easy“. Die Begegnung fand bei Nacht statt; die „Aurora“ überholt von Backbord den Russen, der das Nacherkennungssignal nicht beantwortet. „Aurora“ wartet und verkürzt Segel.

„Wir sahen Lichter auf dem Achterdeck des Unbekannten, als wenn er antworten wollte,

Digitized by Google

aber er hielt weiter die „Aurora“ auf ½ Kabellänge Abstand und rief uns, als die vordersten Geschütze beider Fahrzeuge querab voneinander waren, auf englisch an. „Schiff ahoi! Was für ein Schiff?“

„Sr. M. Schiff »Aurora«,“ antwortete Kapitän Wilson, auf den Hängematten stehend. „Was für ein Schiff selber?“

Inzwischen war die andere Fregatte um eine halbe Länge vorausgekommen, und zur selben Zeit, als eine verstellte Antwort: „Sr. M. Schiff — —“ hörbar wurde, hagelte eine Breitseite von ihren Geschützen, die sorgfältig achteraus gerichtet waren, in die „Aurora“ und richtete auf so kurze Entfernung schweren Schaden an. Die Besatzung der „Aurora“, die den englischen Anruf gehört hatte und das Fahrzeug hatte vorauskommen sehen, ohne zu schießen, hatte es für einen unserer eigenen Kreuzer gehalten. Die Geschützführer hatten die Abzugsleinen enttäuscht fallen gelassen, und die allgemeine Stille wurde eben von mehreren Ausrufen über das „verfluchte Pech“ unterbrochen, als allen die Breitseite um die Ohren krachte und das Zerreißen und Brechen der Balken und Planken sie betäubte. Viele mußten zum Verbandplatz getragen werden, aber es war schwer zu sagen, ob mehr Wut über die Kriegslist des Feindes oder Befriedigung über den beginnenden Kampf vorherrschte. Jedenfalls hallten drei Hurras, die das Stöhnen der Verwundeten auf ihrem Wege zur Cockpit übertönten.

„An die Backbordgeschütze und herum mit dem Schiff!“ rief Kapitän Wilson und sprang von den Hängematten. „Aufgepaßt, Jungens, das soll er wieder haben. Breitseite, wenn wir achtern passieren!“

Die „Aurora“ ging über Stag und feuerte ihre Breitseite ins Heck der russischen Fregatte, — denn als solche stellte sie sich heraus. Es war beinahe dunkel, aber der Feind, der ebenso kampflustig war wie die „Aurora“, verkürzte Segel und wartete auf sie. In 5 Minuten lagen die beiden Schiffe auf Pistolenschußweite längsseit und tauschten mörderische Breitseiten.

Nach halbstündigem heftigem Kampfe, in dem beide Gegner das Feuer mit unverminderter Kraft aufrecht erhielten, ging Kapitän Wilson von der Hütte herunter an Deck und richtete persönlich jedes Geschütz, das geladen war, derart, daß die Geschütze querab, vorn und achtern alle auf einen Punkt konzentriert waren, wobei er befahl, daß alle zugleich abgefeuert werden sollten. Der Feind, den Grund dieser Pause nicht ahnend, glaubte, das Feuer ließe nach, und schrie Hurra. Auf das Kommando aber fiel die Salve, wie auf einen Schlag, und trotz der Dunkelheit sah man erhebliche Wirkung. Zwei von den russischen Geschützpforten waren zusammengeschossen, und der Großmast wankte und krachte über Bord. Die „Aurora“ ließ nun die Segel vollstehen, lief voraus und nahm Stellung quer vom vorn, während der Russe mit seinen Havarien beschäftigt war, und übergoß ihn mit Hagel und Kartätschen aus den Oberdeckkarronaden, während von unten die Hauptbatterie ihn weiterbearbeitete.

Der Mond kam jetzt aus einer Wolkenbank heraus und gewährte besseres Licht. In einer Viertelstunde war der Russe gänzlich entmastet, und Kapitän Wilson schickte die Hälfte der Besatzung an die Ausbesserung der eigenen erlittenen schweren Schäden, während die Backbordgeschütze im Batteriedeck weiterfeuerten. Der Feind erwiderte aus 4 Buggeschützen, 2 oben und 2 unten, den einzigen, die zum Tragen kamen, aber nach einer Weile hörte auch das auf, und um festzustellen, was los war und ob er die Flagge gestrichen habe, wurde die unbeschädigt gebliebene Heckjolle mit dem Zweiten Offizier zu Wasser gefiert und hinübergeschickt.

Die Strahlen des Mondes versilberten das Gekräusel des Wassers, als das Boot absetzte; alles lehnte in der Stille der Nacht über die zerschossene Bordwand und wartete auf den Zuruf, als plötzlich ein lautes Platschen von der Gegend des Russen, etwa 3 Kabellängen entfernt, hörbar wurde.

„Was war das?“ rief Kapitän Wilson, „er hat geankert! Steuermann, Lot in den Grund, wieviel haben wir hier?“ Es ergaben sich 7 Faden.

„Dann kommt mir das so vor, als ob er uns noch mehr zu tun geben will,“ bemerkte Kapitän Wilson. Und so war es, denn der russische Kapitän hatte auf die Anfrage des Zweiten Offiziers, ob er sich ergeben wolle, ihm die Antwort mit einer Breitseite versprochen, und bevor das Boot weg war, hatte er einen Spring auf dem Ankertau, holte sich herum und eröffnete von neuem das Feuer aus der Breitseite.

Kapitän Wilson setzte nun wieder Leinwand und segelte rund herum um den verankerten Gegner, wobei er ihm zwei Breitseiten für eine gab, und an der Langsamkeit, mit der jener sich mit seinen Springs herumwarpte, sich zeigte, daß ihm das Personal knapp wurde. Immerhin überzeugten die Hartnäckigkeit und der entschlossene Mut des Russen Wilson, daß jener wahrscheinlich eher vor Anker sinken, als die Flagge streichen würde, und er selbst würde nicht nur noch mehr Mann, sondern auch die Prise verlieren, wenn er nicht anders vorging. Also beschloß er zu entern. Nach einer Breitseite längs über Deck

Digitized by Google

hielt er ein wenig ab, um Offiziere und Leute zu instruieren, dann ging er über Stag, nahm selbst das Ruder und brachte die „Aurora" sauber längsseit des Russen, wobei die letzte Breitseite in ihn hineingefeuert wurde, dann sprang er an der Spitze seiner Leute herüber auf das feindliche Schiff, zum Enterkampf." G.

Neuere Bücher.

(Eine Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten, Rücksendung besprochener findet nicht statt. — * bedeutet: vorhanden in der Hauptbücherei des Reichswehrministeriums — Marineleitung.)

*Groos, **Der Krieg in der Nordsee.** Dritter Band: Von Ende November 1914 bis Anfang Februar 1915. Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1923. 300 Seiten, mit 30 Skizzen, Karten, Tabellen und Anlagen. Der vorliegende Band des Admiralstabswerks über den Krieg zur See 1914—1918 (herausgegeben unter verantwortlicher Leitung des Vizeadmirals a. D. v. Mantey) behandelt abermals einen Kriegsabschnitt, der eine Fülle des Interessanten bietet: Die ersten größeren U-Bootunternehmungen gegen die englischen Stützpunkte, der Herausforderungsvorstoß der deutschen Hochseestreitkräfte gegen Hartlepool und Scarborough und schließlich die Schlacht an der Dogger Bank, das sind die Kernpunkte der Darstellung. Sie ist in gewohnter Weise meisterhaft und gestattet vor allem auch dem Laien auf seekriegswissenschaftlichem Gebiet ein Eindringen in das äußerst fesselnde Stoffgebiet. Abermals ist darauf Bedacht genommen worden, die inneren Zusammenhänge der operativen Maßnahmen bis zum letzten klarzulegen. Der Bearbeiter hat es sich aber auch angelegen sein lassen — und dafür sei ihm besonders gedankt —, eine Fülle von Einzelheiten einzuflechten, die dartun, daß der Geist der Flotte hervorragend war, und daß es eine arge Entstellung der Tatsachen bedeutet, wenn von einer Mißhandlung dieses Geistes gesprochen wird.

*Kronprinz Wilhelm, **Meine Erinnerungen aus Deutschlands Heldenkampf.** Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1923. 372 Seiten, 2560 M. Es erübrigt sich, in besonderer Weise auf die Bedeutung dieser Veröffentlichung hinzuweisen. Darstellung und Sprache sind meisterhaft. Heiße Liebe zu Volk und Heimat bricht zwischen allen Zeilen hervor. Wir lernen den Kronprinzen als Menschen kennen, denn darin liegt das Große, das Packende des Buches, daß es die Schilderungen der Heldentaten der Truppen mit eigenem Erleben, Denken und Handeln des Verfassers verquickt. Das Ganze ist ein Hohes Lied deutscher Tüchtigkeit, und der Kronprinz hat sich selbst mit seinem Werk ungewollt ein Ehrenmal gesetzt.

*Volkmann, **Der Große Krieg.** Berlin, R. Hobbing, 1922. 243 Seiten, 3 mehrfarbige Kartenbeilagen, 280 M. Das Werk stützt sich auf die Aktenbestände des Reichsarchivs, dem der Verfasser als Mitglied angehört. In gedrängter Kürze wird eine in sich geschlossene, vollständige Geschichte des Weltkrieges geboten. Abgesehen von Einzelfällen, ist auf eine kritische Stellungnahme zu der Gesamtheit der Ereignisse verzichtet worden. Dafür sind die großen Linien der Ereignisfülle plastisch herausgearbeitet, so daß ein außerordentlich klarer Überblick gewonnen wird. Der Verfasser betont selber, daß er sich an den weiten Kreis jener Gebildeten wendet, der sich in erster Linie über die Entstehung der großen Führerentschlüsse in beiden Kriegslagern sowie über die Leistungen der einzelnen Heere zu unterrichten wünscht. Es ist alles in allem das würdige Denkmal einer großen Zeit für jung und alt. In einem muß allerdings widersprochen werden, und das ist die Schilderung des Revolutionsausbruches. Der Anteil, der hier der Marine beigemessen wird, ist erheblich überschätzt.

*Schwarte, **Der Große Krieg.** Leipzig, J. A. Barth u. a. m., 1922. Vierter Band: 668 Seiten, in Ganzleinen 400 M., in Halbleder 660 M. Fünfter Band: 674 Seiten, Preis wie Band 4. Eine größere Zahl führender deutscher Verlagsfirmen (J. A. Barth, Deutsche Verlagsanstalt, Duncker & Humblot, Mittler & Sohn, Mohr-Tübingen, P. Parey, Teubner, de Gruyter und Weidmannsche Buchhandlung) hat sich hier zusammengetan, um unter der bewährten Leitung des Generalleutnants Schwarte ein Monumentalwerk über den Krieg zu schaffen. Die Ausstattung der Bände ist vorzüglich. Die Mitarbeiter sind aufs sorgfältigste ausgewählt. Die Darstellung ist bei allem wissenschaftlichen Werte doch so gehalten, daß sie auch den Laien in militärischen Dingen voll befriedigt. Alles in allem eine literarische Schöpfung, die zu den besten Veröffentlichungen gehört, die die Kriegsliteratur geschaffen hat. Der vorliegende 4. Band behandelt den Seekrieg (Mitarbeiter K. Adm. Heydel, K. Kapt. Groos und Bastian, F. Kapt. Lützow und Huning), den Krieg um die Kolonien, die Türkei, den Gas- und Luftkrieg. Der 5. Band stellt den Krieg an den österreichisch-ungarischen Fronten dar.

*v. Kiesling, **Mit Feldmarschall von der Goltz Pascha in Mesopotamien und Persien.** Leipzig, Dieterichsche Verlagsbuchhandlung, 1922. 192 Seiten, geh. 180 M., geb. 300 M. Der Verfasser ist der letzte Generalstabsoffizier des Feldmarschalls gewesen. So schöpft er in

Digitized by Google

seinem Werk aus reinster Quelle. Wir wissen es dem Verfasser besonderen Dank, daß er uns in einem Hauptabschnitt auch den Menschen von der Goltz näher bringt. Wir Deutschen kennen ihn viel zu wenig. Er war ein Edelmann im wahrsten Sinne des Wortes.

*Campbell Stuart, **Geheimnisse aus Crewe House.** Leipzig, Th. Weicher, 1922. 206 Seiten, 480 M. Es ist die Übersetzung des aufsehenerregenden Werkes Secrets of Crewe House, das Northcliffes Wühlarbeit im Weltkriege behandelt. Übersetzer (K. Kapt. Walter Köhler) und Verleger haben sich mit der Herausgabe dieses Werkes ohne Frage ein Verdienst erworben. Möchten recht viele Deutsche das Buch lesen! Es hält uns einen Spiegel vor; nicht, um uneigennützig unsere Selbsterkenntnis zu fördern, sondern deutsche Art auch nach dem Kriege herabzusetzen. Hierin wird sich aber Campbell Stuart, Lord Northcliffes gelehriger Schüler, gründlich täuschen. Das Buch muß, richtig gelesen, zur Läuterung des deutschen Volkes beitragen, indem es uns die eigenen Fehler und Schwächen vor Augen rückt.

*Heide, **Internationale Verurteilung des Versailler Vertrages.** Berlin, Verlag Universitas, 1922. 62 Seiten, 60 M. Eine sehr geschickte und gründliche Zusammenstellung einer überzeugenden Fülle von ausländischen Stimmen. Die Schrift enthält für jeden Vaterlandsfreund reichsten Stoff zur Aufklärung.

Marineleitung, **Nachtrag 1922 zum Ostsee-Handbuch,** mittlerer Teil, 1916, ist mit 160 Vertonungen und Küstenansichten sowie einer Mißweisungskarte des Schärengebiets Arköfund—Häfringe—Säfösund—Landsort mit starken magnetischen Störungen nach schwedischen Angaben neu herausgegeben. Berlin, Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). 163 Seiten, 120 M. Die durch die Kriegsergebnisse veränderten Angaben des letzten Nachtrags 1919 sind nach den eingelaufenen Berichten, Nachrichten und Mitteilungen der Schiffe und Seebehörden berichtigt und ergänzt worden.

*Lehfels, **Jahrbücher des deutschen Schiffbaus.** Berlin, Heinrich Schröder, 1922. 211 Seiten, 100 M. Der Krieg mit seinen Begleiterscheinungen hatte auch diese Veröffentlichung unterbunden. Wir begrüßen das Wiederaufleben freudig und nehmen es als ein gutes Anzeichen dafür, daß Deutschland unter allen Umständen gewillt ist, sich seinen Platz auf der See zu sichern. Das Jahrbuch gibt in einzelnen Aufsätzen einen guten Überblick über die Gesamtlage des Schiffahrtwesens. Fragen wie die Handelsflotte und ihr Wiederaufbau, der Weltschiffbau, Arbeiterfragen im Schiffbaugewerbe, Motor- und Eisenbetonschiffbau, die Umstellung der deutschen Werftbetriebe und die deutschen Schiffbauwerften und Schiffahrtsgesellschaften werden von berufenen Persönlichkeiten abgehandelt. Über die Marinekonferenz von Washington hat sich Vizeadmiral a. D. Hollweg ausgelassen. Sonst sind an bekannten Mitarbeitern zu nennen: Dr. W. Blunk (Hamburg), Obermarinebaurat Laudahn, Geh. Marine-Baurat a. D. Tjard Schwarz u. a. m.

*Faltbootbücherei, Bayerische Faltbootwerft, München, Theresienstraße 78. Die Werft gibt kleine gut ausgestattete Reklameschriften (Bd. 1: Der Kauf eines Faltbootes, Bd. 2: Die Herstellung des Faltbootes, Bd. 3: Der Faltbootsport im Bild) heraus, die das gesamte Fragengebiet umfassen sollen. Interessenten können die Schriften (Taschenformat) empfohlen werden.

*Schwedler, **Die Nachricht im Weltverkehr.** Berlin, Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte, 1922. 133 Seiten, 80 M. Eine sehr interessante Abhandlung, die das gesamte Gebiet des neuzeitlichen Nachrichtenwesens umfaßt (Nachrichten im Handel, im Kriege, Bildberichterstattung, drahtlose Telegraphie, das offiziöse Nachrichtenwesen, ausländische Korrespondenten in Deutschland, deutsche Pressearbeit im Auslande) und dank flüssiger Darstellung den Leser lebhaft fesselt. Der Verfasser beherrscht seinen Stoff. Unter anderem ist es ihm darum zu tun, Wege zu suchen und Mittel zu finden, die das Gift Propaganda, das seit dem Weltkriege das gesamte Nachrichtenwesen durchsetzt, unschädlich machen.

*Merz, **Meereskunde, Wirtschaft und Staat.** Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. 36 Seiten, 60 M. Ein neues Heft der bekannten Sammlung über Meereskunde. Unterstützt von sehr anschaulichen Zeichnungen, gibt der Verfasser ein treffliches Bild von den meteorologischen und hydrographischen Verhältnissen auf den Weltmeeren. Indem er diese Verhältnisse in Beziehung setzt zu wirtschaftlichen Fragen und Fragen der Staatsgewalt, führt er dem Leser in eindrucksvollster Form vor Augen, was die See und der Seeverkehr im Leben der Völker bedeuten. Der Tätigkeit der Reichsmarine im Vermessungswesen wird in anerkennendster Weise gedacht.

*Wermuth, **Ein Beamtenleben.** Berlin, August Scherl, 1922. 452 Seiten, geh. 275 M., geb. 375 M. In diesem Werke liegen die Lebenserinnerungen eines Mannes vor, der als Staats- und Kommunalbeamter weithin bekannt geworden ist und auf manchem Posten gestanden hat, der ihm tiefen Einblick in Deutschlands politisches Leben gewährte. Den Marinefachmann wird besonders das Kapitel interessieren, wo Exzellenz Wermuth seine Tätigkeit als Staatssekretär des Reichsschatzamts und seine Stellung zur Stärkung der deutschen Wehrmacht schildert. Der Flottenvorlage wegen ist er damals mit Bethmann Hollweg aneinander geraten und zurückgetreten. Aber auch sonst ist das Werk eine wahre

Digitized by Google

Fundgrube politischer Einzelheiten. Während des Weltkrieges war der Verfasser Oberbürgermeister von Berlin. Im Jahre 1920 trat er von dieser Stellung zurück. Um das Buch zu empfehlen, sei noch auf folgende Abschnitte besonders hingewiesen: Reichskommissar in Melbourne; Die Übernahme Helgolands; Der Kaiser; Reichskommissar in Chicago; Der Niedergang nach Bismarck.

*v. Bülow, **Die Krisis.** Berlin, Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte, 1922. 237 Seiten, 80 M. Von diesem sehr gründlich geschriebenen Werk ist bereits das 40. Tausend erschienen, ein Beweis seiner Gediegenheit. Es behandelt die letzten Tage vor Kriegsausbruch und geht damit der Kriegsschuldfrage nach. Wenn man dem Verfasser auch darin wird beipflichten können, daß das letzte Wort über die Vorgeschichte des Krieges erst in vielen Jahren gesprochen werden kann, so stellt seine Arbeit doch unleugbar einen großen Schritt auf dem Wege der Erkenntnis dar. Sehr schätzenswert ist auch der Anhang des Werkes, der ein Verzeichnis über die handelnden Personen bringt (nach Hauptstädten geordnet), ferner eine Zeittafel der sich abrollenden Ereignisse (vom 28. Juni bis zum 4. August 1914) und schließlich eine Zusammenstellung der Heeresziffern und Mobilmachungszeiten.

*Strupp, **Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie.** Berlin, Vereinigung wissenschaftlicher Verleger Walter de Gruyter u. Co., 1922. Es handelt sich um ein groß angelegtes Lieferungswerk, das von dem Göttinger Professor Hatschek begonnen und von dem Dozenten an der Frankfurter Universität Dr. Strupp fortgeführt worden ist. Uns liegt der erste Band (Aachen — Blockade) vor. Das Werk will ein reines Nachschlagewerk, kein Lehrbuch sein, trotzdem durchdringt es den unter Stichworten behandelten Stoff völlig. Der Text ist grundsätzlich so abgefaßt, daß er nicht nur dem Fachgelehrten, sondern jedem am Völkerrecht Interessierten erschöpfende Auskunft gibt. Ausstattung und Anordnung sind vorzüglich.

*Dix, **Politische Geographie.** München und Berlin, R. Oldenbourg, 1922. II. Band. Politische Geographie der Gegenwart. 400 Seiten, 300 M. Der I. Band dieses epochemachenden Werkes war bereits im Heft 1 Jahrgang 1922 der Marine-Rundschau gewürdigt worden. Der jetzt vorliegende II. Band wird das Interesse in noch erheblich höherem Maße in Anspruch nehmen. Er schlägt Brücken zwischen der Wissenschaft Geographie und der Praxis Politik und stellt einen sicheren Führer dar zur Weckung politischen Verständnisses. Die Vor- und Nachkriegszeit wird kritisch besprochen. Die Wirkung und Berechtigung der Friedensschlüsse erfahren eingehende Prüfung, und in einem breit angelegten Schlußkapitel wird für unser Vaterland die Nutzanwendung aus seiner geographisch-politischen Lage gezogen. Jeder, der sich eingehender mit der großen Politik befassen will, wird an dem Dixschen Werke nicht vorübergehen können. Es ist ein Lehr- und Quellenbuch im besten Sinne des Wortes. Zwei Tafeln und 19 Textabbildungen fördern das Verständnis.

*v. Boettticher, **Frankreich.** Leipzig, K. F. Koehler, 1922. 156 Seiten, Halbleinenband 254 M. Ein Mann, dem sein Glaube an Deutschlands Zukunft Lebensinhalt bedeutet, hat dieses Buch geschrieben. Es ist ein Werk angewandter Geschichte. Frankreich, das ewig unruhige, ewig herrschsüchtige und ländergierige Land, wird geschildert. Und mit erschütternder Deutlichkeit wird dem Leser vor Augen gerückt, wie seit den Tagen der Bourbonen der Rhein als Grenze gegen Deutschland Frankreichs Ziel gewesen ist, wie diese Politik einen Richelieu, einen Mazarin und einen Napoleon I. voll erfüllt hat. Über die Rheingrenze hinaus hat Frankreich aber stets danach getrachtet, die Vorherrschaft über ganz Mitteleuropa an sich zu reißen. Und damit ist es zum ewigen Friedensstörer geworden. Boettichers klare und packende Ausführungen sind ganz dazu angetan, den deutschen Michel wachzurütteln. Sie sind aber auch ein starker Ruf zur Einigkeit. Dem Buche ist seines vortrefflichen Inhalts wegen weiteste Verbreitung zu wünschen.

*Herzfeld, **Die deutsch-französische Kriegsgefahr von 1875.** Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1922. 58 Seiten, 216 M. Die Schrift schöpft aus den Quellen, die dem Reichsarchiv zugänglich sind, und ist dementsprechend zu bewerten. Der behandelte Stoff ist in hohem Maße zeitgemäß. Hat doch Poincaré in seinen Vorträgen über die Ursachen des Weltkrieges auf das Jahr 1875 Bezug genommen, um zu beweisen, daß Deutschland damals schon von eitlem Weltmachtstreben erfüllt gewesen sei. Dr. Herzfeld, Historiker in Halle, weist umgekehrt an der Hand von Akten des Auswärtigen Amtes nach, daß der Feindbund von heute bereits in jener zurückliegenden Zeit daran gedacht hat, um eigener Vorteile willen das junge deutsche Kaiserreich zu überfallen und zu vernichten.

*Kronenberg, **Der Politische Gedanke.** Berlin, Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte, 1922. Zwei Hefte zu 75 Seiten und je 40 M. Im ersten Teil behandelt der Verfasser den Menschheitsgedanken. Weltkultur und Weltpolitik im Sinne einer sich immer enger knüpfenden Interessengemeinschaft der Menschheit sind Grundpfeiler seiner Ansichten. Er ist sich sehr wohl dessen bewußt, daß der Mensch einerseits nach Gesellschaft, anderseits nach Abschluß gegen seinesgleichen strebt. Trotzdem glaubt er,

Digitized by Google

daß, wenn auch auf langsamen Bahnen der Entwicklung, die allgemeine Friedensidee sich durchsetzen wird. Demgemäß sucht er im zweiten Teil seiner Betrachtungen, den er dem nationalen Gedanken widmet, den Nachweis zu führen, daß sich dieser Gedanke mehr und mehr dem allgemeinen Menschheitsgedanken werde unterordnen müssen. Die Abhandlungen sind geistig vertieft und lesenswert geschrieben. Daß sie auch Widerspruch herausfordern, ergibt sich aus dem behandelten Stoff.

*Grothe, **Staaten und Völker nach dem Weltkrieg.** Heidelberg, W. Ehrig, 1922. 280 Seiten, 130 M. Ein einzigartiges, sehr wertvolles Werk mit dem Untertitel „Ein Nachschlagebuch auf politisch-geographischer Grundlage mit besonderer Berücksichtigung des Grenz- und Auslandsdeutschtums". Am besten bezeichnet man das Buch als „Wörterbuch der Weltlage von 1922". Es ist in streng lexikalischer Anordnung aufgebaut und enthält unter 276 Stichwörtern alles Wissenswerte über das Weltbild von heute. Erklärungen der Grundbegriffe der politischen Geographie wie kurze biographische Bemerkungen über diejenigen Persönlichkeiten, die sich auf dem Gebiete der politischen Geographie hervorgetan haben, ergänzen den aktuellen Stoff. Eine nicht unbeträchtliche politische Bedeutung des Buches wird schließlich darin zu erblicken sein, daß es die durch die Verträge von Versailles und St. Germain ausgesprochene Vergewaltigung deutschen Volkstums ins rechte Licht rückt.

*Hoetzsch, **Die weltpolitische Kräfteverteilung nach den Pariser Friedensschlüssen.** Berlin, Zentralverlag 1921. 30 Seiten, 16 M. Der bekannte Fachmann zeichnet ein treffendes Bild der gegenwärtigen Weltlage, welches eine schnelle Orientierung und einen guten Einblick in die durch die Friedensverträge geknüpften Fesseln und Bindungen der Völker gestattet.

*v. Wachter, **Zum Verständnis der Weltlage.** München, C. H. Beck, 1922 324 Seiten, 170 M. Dem Verfasser ist es in erster Linie darum zu tun, gegen die Lehren und die politische Tätigkeit des ob seines Pazifismus bekannten Professors Fr. W. Foerster aufzutreten. „Zum Verständnis der Weltlage" ist eine Gegenschrift, und zwar eine sehr gründliche, gegen Foersters „Mein Kampf gegen das militaristische und nationalistische Deutschland". Die Polemik erfolgt in vornehmster Weise. Wer Foersters Spuren, sei es als Anhänger oder als Gegner gefolgt ist, wird an dem Wachterschen Werk nicht vorübergehn können.

*Bornhak, **Deutsche Geschichte unter Kaiser Wilhelm II.** Leipzig/Erlangen, Deichertsche Verlagsbuchhandlung, 1922. 368 Seiten, 375 M. Binnen Jahresfrist hat dieses lesenswerte Buch seine dritte und vierte, und zwar nunmehr durchgesehene und erweiterte Auflage erlebt. Wir nehmen Bezug auf unsere Besprechung im Juliheft 1921, verkennen keineswegs die hohen Vorzüge des Werks, müssen aber doch daran festhalten, daß die politische Einstellung des Verfassers allzu kontinental ist. Daß der Flottenbau falsch war, ist dadurch nicht bewiesen, daß der Krieg verloren ging. Wir haben die Kraft unserer Flotte nicht ausgenutzt, hier liegt die Wurzel des Übels.

*Brecht, **Die Geschichte von Schwarz-Rot-Gold.** Berlin, Zentralverlag, 1922. 16 Seiten, 15 M. Das kleine Heft bildet ohne Frage einen sehr wertvollen Beitrag zum geschichtlichen Teil der Frage unserer neuen Reichsfarben.

*Hoeffer von Loewenfeld, **Republik oder Monarchie?** Leipzig, Theodor Weicher, 1922. 140 Seiten, 240 M. Eine sehr lesenswerte Schrift mit einer Fülle von Gedanken in engem Rahmen. Zu den Fragen Kriegspolitik und Zusammenbruch wird ein wertvoller Beitrag geliefert.

*Jordan, **Von deutscher Not und deutscher Zukunft.** Leipzig/Erlangen, Deichertsche Verlagsbuchhandlung, 1922. 124 Seiten, 100 M. Der Verfasser, Professor in Erlangen, hat in den Hoffnungen und Sorgen des Krieges, dann vor allem aber auch in den inneren und äußeren Nöten der Gegenwart sich ihm aufdrängende, von tiefer Vaterlandsliebe zeugende Gedanken zu Papier gebracht, die nun gesammelt erschienen sind und einen sehr wertvollen Beitrag zur Geschichte der jüngsten Vergangenheit liefern. Wer das deutsche Volk ehrlich liebt, dem ganz aufs eigene Ich eingestellten Gebaren unserer Zeit abhold ist und Trost und Stärkung im Verkehr mit einem starken, vornehm denkenden Willen sucht, dem sei das Buch bestens empfohlen.

***Vom Kaiser in Doorn.** Persönliche Erlebnisse und Betrachtungen einer Deutschen. Leipzig, Paul List. 1922. 85 Seiten. Ein Buch für Freund und Feind des Verbannten, geschrieben in der schweren Luft um Doorn unter Gesprächen voller Anklagen, Mitleid und Tränen, ohne Tendenz, von einer Frau, die ganz Mensch sein will und die der unüberwindliche Eindruck des Geschauten peinigt und zurückzwingt ins zerrissene deutsche Vaterland.

*Volz, **Aus der Welt Friedrichs des Großen.** Dresden, Karl Reißner, 1922. 178 Seiten, 65 M. Der ausgezeichnete Kenner friderizianischer Zeit und friderizianischen Geistes beschert uns in dem kleinen, gut ausgestatteten Werk manch wertvollen Beitrag zur Vertiefung unseres Verständnisses. Aus dem Inhalt seien hervorgehoben: „Friedrichs Ehedrama", „Die Barberina-Legende", „Und wenn der große König kommt", in welch letzterem Abschnitt die Wirkung von Roßbach auf Frankreich geschildert wird. Ein Titelbild nach Pesne ziert den Band, der sich als Geschenkwerk besonders empfiehlt.

Digitized by Google

*Conrady, **Die Rheinlande in der Franzosenzeit.** Stuttgart. J. H. Dietz Nachf., 1922. 282 Seiten, geh. 200 M., geb. 300 M. Das Werk umfaßt die Zeitspanne von 1750—1815. Es stellt gründliche Arbeit dar, indem es in rein historischen, sozialen und kulturhistorischen Tiefen schürft und mit der Wucht der Tatsachen den Nachweis führt, daß die Rheinlande immer deutsch gewesen sind und, allen französischen Gewalten zum Trotz, auch deutsch bleiben müssen.

*Wenzmer, **Aus fernem Osten.** Hamburg, Weltbundverlag, 1922. 222 Seiten, 660 M. Der Verfasser hat als Schiffsarzt an der ersten Reise teilgenommen, die ein deutsches Schiff, das neue Motorschiff „Havelland", nach siebeneinhalbjähriger Pause nach Ostasien unternahm. Sein Reisetagebuch gibt uns viel, es schildert uns Land und Leute von heute und verschafft uns vor allem ein klares Stimmungsbild darüber, wie die Bevölkerung in den einzelnen Hafenorten (China, Japan, Philippinen) ein deutsches Schiff nach der langen Kriegszeit aufzunehmen gewillt war. Es war eine sieghafte Fahrt, die das Schiff unternommen hat. Allen Freunden Ostasiens sei das Buch warm empfohlen. 28 Lichtbilder schmücken den Text. Der deutsche Botschafter in Tokio, Exzellenz Solf, hat dem Werk ein längeres Geleitwort beigegeben.

*Rosenberg, **Pest in Rußland!** München, Deutscher Volksverlag Dr. Ernst Boepple, 1922. 114 Seiten mit 75 Originallichtbildern aus Sowjetrußland, 60 M. Unter der stark angeschwollenen Literatur über das Bolschewistentum darf dieses Buch ein besonderes Interesse beanspruchen. Es ist mit warmem Herzen fürs deutsche Volk geschrieben. Geschichte und Organisation des Bolschewismus sind knapp und treffend geschildert. Seine Gefahren für Deutschland werden gebührend gewürdigt.

*v. Mohl, **Ägypten.** Leipzig, Paul List Verlag, 1922. 285 Seiten, 215 M. Das Werk bildet den II. Teil der „Fünfzig Jahre Reichsdienst" desselben Verfassers. Es sind Tagebuchaufzeichnungen von buntester Fülle, geschrieben von einem Manne, der mit offenen Augen durchs Leben gegangen ist und dank guten Beziehungen und persönlicher Tüchtigkeit mehr erlebt hat, als einem gewöhnlichen Sterblichen gemeinhin zuteil wird. Mohl schildert in dem vorliegenden Bande seine Erlebnisse und Eindrücke von Ägypten, wo er eine lange Reihe von Jahren, von 1897 an, als deutscher Kommissar-Direktor bei der ägyptischen Staatsschuldenkommission tätig gewesen ist.

*Koch, **Im toten Busch.** Leipzig, Voigtländers Verlag, 1922. 160 Seiten, 70 M., in Halbleinen 100 M. Dieses Werk führt uns auf kolonialen Boden, und zwar nach Kamerun, wo der Verfasser lange Jahre als Beamter tätig gewesen ist. Er hat die Form knapper Erzählungen gewählt, um in der Erinnerung festzuhalten, was ihm und vielen von uns wert und lieb war, das Leben im dunklen Erteil unter der schwarz-weiß-roten Flagge.

*Poeschel, **Bwana Hakimu.** Leipzig, Voigtländers Verlag, 1922. 219 S., 100 M. In diesem Werke wird uns Deutsch-Ostafrika näher gerückt, wo der Verfasser als Richter tätig war, und zwar am Kilimandjaro. Auch hier hat der Schmerz die Feder geführt, der Schmerz um verlorengegangenes deutsches Kolonialland. Trotzdem müssen wir das Erscheinen der beiden Bücher, des Kochschen und des von Poeschel, mit Freude begrüßen. Sie sind gute Kost, auch für unsere heranwachsende Jugend, der die Augen für die weite Welt nicht früh genug geöffnet werden können.

*Olden, **Kilimandscharo.** Berlin, Gyldendalscher Verlag, 1922. 243 Seiten, 450 M. Ein Romanwerk eigenen Stils und eigener Gestaltung. Es versetzt uns in die Welt einst deutscher Tropen und läßt uns teilnehmen an den Heldenkämpfen, die unsere Kolonie Deutsch-Ostafrika geschaut hat. Die Schilderung von Land und Leuten steht wohl auf künstlerischer Höhe; auch die Kriegserlebnisse sind fesselnd dargestellt. Was der Verfasser aber über die einzelnen Persönlichkeiten zu sagen weiß — er glaubt, nach dem Leben gezeichnet zu haben —, ist verfehlt. Der Mangel an tieferem Verständnis und der ungesunde Trieb, die Menschen lediglich nach ihren Fehlern zu charakterisieren, haben ihn auf die Bahnen einer Tendenz getrieben, die zu verurteilen ist. Unser Ostafrika, wie es im Kriege war und lebte, hat Olden jedenfalls nicht dargestellt, sondern nur ein Zerrbild, das durch eine trübe Brille gesehen ist.

***Illustrierter deutscher Flottenkalender,** Minden (Westfalen), W. Köhler, 1923. 168 Seiten, 70 M. Der bekannte Kalender liegt im alten Gewande und mit neuem Inhalt als 22. Jahrgang vor. Belehrendes, Ernstes und Heiteres wechseln in bunter Folge miteinander ab. Uns will scheinen, als ob bei der diesjährigen Zusammenstellung eine glückliche Hand gewaltet hat. Das Buch ist als Geschenk für Mannschaften und für Mannschaftsbüchereien sehr zu empfehlen. Durch seine weite Verbreitung hilft es den Gedanken an die See im deutschen Volke fördern. Eine Reihe von Marineoffizieren hat mitgearbeitet.

*Emmerich, **Vollschiff „Helgoland" auf seiner Reise von Neuseeland nach Hamburg.** München, J. M. Müller Verlag, 1922. 202 Seiten, 360 M. Man muß es mit Freude begrüßen, daß auch die erzählende seemännische Literatur sich wieder zu regen beginnt. Emmerichs Buch ist ein Werk belehrenden Inhalts, besonders für die reifere Jugend geeignet. Ausstattung und Druck sind lobenswert.

Digitized by Google

Ferner sind neu erschienen:

Romberg, Frhr. G. v. Die Fälschungen des russischen Orangebuches. Der wahre Telegrammwechsel Paris—Petersburg bei Kriegsausbruch. Berlin 1922. W. de Gruyter & Co. 60 Mark.

*Palamenghi-Crispi, T. Wer hat den Krieg verschuldet? Übersetzung aus dem Italienischen von K. Gutbrod. München 1922. Süddeutsche Monatshefte. 16,50 M.

Balck, W. Entwicklung der Taktik im Weltkriege. Berlin 1922. R. Eisenschmidt. 340 M.

Hénaff, le et Bornecque, H. Les Chemins de Fer français et la guerre. Paris 1922. Libraire Chapelot. 6000 M.

Hoffmeister, C. Die astronomischen Instrumente und ihre Behandlung. Stuttgart 1922. Francksche Verlagsbuchhandlung. 70 M.

*Schiffbau-Kalender 1922/23. Hilfsbuch der Schiffbau-Industrie. Berlin 1922. Verlag Schiffbau. 540 M.

*Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft. Band 4. Hamburg 1922. Boysen & Maasch. 125 M.

*Neumeyer, K. Internationales Verwaltungsrecht. Innere Verwaltung II. München 1922. J. Schweitzer Verlag. 500 M.

*Nußbaum, A. Das neue deutsche Wirtschaftsrecht. Berlin 1922. J. Springer. 240 M.

Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1921/22. Bremen 1922. F. Leuwer. 500 M.

*Pesch, H. Lehrbuch der Nationalökonomie 4. Band. Allgemeine Volkswirtschaftslehre. Freiburg i. Br. Herder & Co. 690 M.

*Kaiser Wilhelm II. Ereignisse und Gestalten aus den Jahren 1878—1918. Leipzig 1922. K. F. Köhler. 616 M.

Burger. Unter den Kannibalen der Südsee. Dresden 1922. Verlag deutsche Buchwerkstätten. 640 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen siehe Heft 6 S. 316.)

Marine- und militärische Fragen, Politik.

Netherland's naval defence (N. M. R., 20. IX. 22). — Turkey as a naval power (N. M. R., 11. X. 22). — Samenwerking van schepen aan de oppervlakte, onderzeebooten, luchtstrijdkrachten en steunpunten in den zeeoorlog (M. B., 27. VII. 22). — The influence of material on naval operations (Pr. N. I., X. 22). — Science and the navy (Pr. N. I., X. 22). — Cooperation of the fighting services (N. M. R., 11. X. 22). — Frågan om marin- och arméförvaltningarnas sammanslagning (T. i. S., 9. Heft, 22). — Peace-time navy and merchant marine (Pr. N. I., X. 22). — Die gekneblte Flotte (P. u. W., IX. 22). — Naval morale after war (Pr. N. I., IX. 22). — Naval corps, specialisation and efficiency (Pr. N. I., IX. 22). — Promotion by selection (Pr. N. I., IX. 22). — Promotion of line officers of the navy (Pr. N. I., X. 22). — Disciplinen och dess upprätthållande (T. i. S., 9. Heft, 22). — Future of coastguard. Inter-departmental committee's new scheme (N. M. R., 4. X. 22). — Dem Andenken unserer alten Wehrmacht (P. u. W., IX. 22). — Le droit et les forces (R. M., IX. 22). — The new Far East doctrine (Pr. N. I., IX. 22).

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

Die Weiterentwicklung der Großkampfschiffe (Art. M., IX. 22). — Japan's naval construction programme (E., 6. X. 22). — German capital ship and light cruiser building programme, 1914—1918 (E., 13. X. 22). — Der Umbau von M-Booten der deutschen Marine in Motorfrachtschiffe (W. u. R., 22. IX. 22). — The shipbuilding industry (Eg., 13. X. 22). — Der Weltschiffbau (D. W., 26. X. 22). — Weltschiffbau (Nautische Rundschau, 30. X. 22). — Deutscher Motorschiffbau für das Ausland (Mo. u. Mo., 22. X. 22). — Proportions et formes de carènes des navires de commerce à vapeur (B. t. B. V., IX. 22). — Beitrag zur Frage der Vereinfachung der Handelsschiffsformen (W. u. R., 7. u. 22. X. 22). — Vane-wheel propulsion of ships (Sc. A. XI. 22). — Über Durchführung und Auswertung von Modellschleppversuchen (W. u. R., 7. X. 22). — The Parsons steam turbine (Sc. A., X. 22). — Les moteurs à combustion interne moteurs marine à deux temps Diesel-Sulzer (Le Génie Civil, 19. VIII. 22). — Les moteurs Diesel marins (B. t. B. V., IX. 22). — Building gas engines for the navy (American Machinist, 2. IX. 22). — Electrical ignition apparatus for internal combustion engines (Eg., 22. IX. 22). — Trials of the motor ship „Eknaren" (E., 6. X. 22.)

Digitized by Google

— Bemerkungen für den Betrieb von Schiffsdieselmotoren (Wirtschafts-Motor, 25. IX. 22). — Rewinding a main drive motor on a Dreadnought (Pr. N. I., IX. 22). — The propelling machinery of the cargo carrier of the future (Eg., 22. IX. 22). — Die Heizraumkontrolle auf dem Vereinigten-Staaten-Linienschiffe „Tennessee" (S., 26. VII. 22). — Die Ölfeuerung in der Kriegs- und Handelsmarine (W. u. R., 22. IX. 22). — Economic steam production in marine practice (Eg., 15. IX, 22). — Der Dampfverbrauch von Dampfturbinen (Z.V. d. Ing., 7. X. 22). — Gasverbrauch und Zusammensetzung der Abgase von Großgasmaschinen (St. u. E., 12. X. 22). — Pflanzenöle als Brennstoff für Verbrennungskraftmaschinen (Oe. u. G., 15. VII. 22). — Note au sujet de l'utilisation des huiles végétales dans les moteurs à combustion interne (B. t. B. V., VII. 22). — Diagramm zur Ermittlung der Fahrgeschwindigkeiten aus den Probefahrtsergebnissen (S., 9. VIII. 22). — Elektroschweißung im Schiffbau (S., 2. u. 9. VIII. 22). — La soudure autogène au chalumeau et à l'arc application aux travaux de bord (B. t. B.V., VII. 22). — Neue Wendegetriebe (Mo. u. Mo., 24. IX. 22). — Wasser-Anker für seegehende Motorboote (Mo. u. Mo., 24. IX. 22). — Die Vorträge auf der diesjährigen Frühjahrstagung der Institution of Naval Architects (S., 4./11. u. 18. X. 22).

Werft- und Hafenbaubetrieb, Docks, Kanäle.

Die 4. Hauptversammlung der Hafenbautechnischen Gesellschaft (W. u. R., 7. X. 22). — Traffic of the Panama Canal (E., 29. IX. 22).

Handels- und Binnenschiffahrt, Handels- und Verkehrswesen.

Die Handelsflotte der Welt (W. u. St., 15. IX. 22). — Alter und Größe aller Dampf- und Motorschiffe der Welt (H., 14. X. 22). — Die Lage der deutschen Seeschiffahrt (H., 14. X. 22). — The efficiencies of merchant fleets (Eg., 29. IX. 22). — Deutsch-englischer Schiffahrtsdienst mit Australien (D. S., 15. X. 22). — Ist es klug, von der Wiederaufbauarbeit unserer Seeschiffahrt nicht zu reden? (D. z. S., Heft 10, 22). — Amerikanische Schiffahrtspolitik (D. S., 1. X. 22). — Die Rekrutierung der deutschen Schiffsoffiziere in geographischer Beziehung (H., 14. X. 22). — Le port de Rotterdam (B. t. B.V., IX. 22). — Le commerce maritime de la France Janvier-Juin 1922 (B. t. B,V., IX. 22). — Der Außenhandel der Vereinigten Staaten von Amerika (W. u. St., 15. X. 22). — Argentinien, seine Erdölindustrie und seine wachsende Bedeutung für den Aufschwung des Landes (P., 20. IX. 22).

Artillerie, Waffenlehre, Bomben, Pulver, Munition, Gas.

Post-war artillery (Sc. A., XI. 22). — 16-inch gun making at Watervliet arsenal (Coast Artillery Journal, VII. 22). — Ballistik (T. u.W., 9./10. Heft, 22). — Über Ballistik (M.W., 23. IX. 22). — The universal drafting machine as a battle approach instrument (Pr. N. J., VIII. 22). — Einiges über Flugabwehr (Art. M., VIII. 22). — Gun defense against torpedo planes (Pr. N. I., X. 22). — Gedanken über Artillerietaktik im Zukunftskriege (M.W., 1. X. 22). — Derivation of mathematical formulae for volume and center of gravity of a projectile (Pr. N. I., X. 22). — Über die Splitterwirkung der Granate (Art. M., VIII. 22). — Zur Sprengpunktstreuung (Art. M., VIII. 22). — Le vent et le tir (R. d'art., 15. VII. 22). — Daginvloeden (De Militaire Spectator, IX. 22). — Rum-pejling (D. Art. T., VII. 22). — Metode til beregning af krudtkonstanterne (D. Art. T.,VII. 22). — Über Zersetzungen des Knallquecksilbers (Z. Sch. u. Spr., 2. VIII. 22). — Vom Gifttrieg der Zukunft (Allgem. Schweiz. Militärztg., 13. V. 22). — U. S. Army bans gas with limitations (A. N. J., 15. VII. 22). — Gas clouds and gas shell (A. N. J., 19. VIII. 22).

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Torpedo-trefkans op scheepsformaties (M. B., 5. X. 22). — Nouveau procédé pour déceler la présence d'un sous-marin (Le Génie Civil, 5. VIII. 22). — The cruising endurance of submarines (E., 15. IX. 22).

Luftfahrwesen.

La aeronautica militar en 1922 (Memorial de Artilleria, VII./VIII. 22). — Das militärische Flugwesen in Norwegen, Finland, Dänemark, Belgien und der Schweiz (M.W., 1. X. 22). — Heeft onze marine land- of watervliegtuigen noodig? (M. B., 5. X. 22). — Torpedo plane and bomber (Pr. N. I., IX. 22). — Flugzeuge als Kampfmittel (Milit.-wissensch. Mitt., X. 22). — Über die Entwicklung der Motorluftschiffahrt (S., 4./11. X. 22). — Der englische „D H 29"-Eindecker (Mo., 20. IX. 22). — The Henry Potez 3-engined biplane (Ae., 27. IX. 22). — The 45 H. P. Haacke engine (Ae., 27, IX. 22). — The 60 H. P. Siemens-Halske radial engine (Ae., 27. IX. 22). — Die englischen Napier-Flugmotoren (Ill. Fl. W., 27. IX. 22). — Die Dornier-Zweimotorenanlage für Großflugboote (Mo.,

Digitized by Google

10. X. 22). — Der hydraulische Reaktionspropeller von Hotchkiß (Mo. u. Mo., 8. X. 22). — Der Antrieb von Luft- und Wasserfahrzeugen durch Luftpropeller (S., 18. X. 22). — Die neuen englischen Festigkeitsvorschriften für Flugzeuge (Z. Fl. u. Mo., 30. IX. 22). — The German gliders (Ae., 6. IX. 22). — Der dritte Segelflug-Wettbewerb in der Rhön (Ill. Fl.W., 30. VIII. 22). — Rhön-Segelflugwettbewerb 1922 (L., 15. IX. 22). — Die Lehren des letzten Rhön-Segelfluges (Ill. Fl.W., 15. IX. 22). — A visit to the Wasserkuppe (Ae., 20. IX., 4. u. 11. X. 22). — Die neuen Segelflugzeuge beim 3. Rhön-Wettbewerb (Mo., 30. IX. 22). — Gliders and gliding. Recent german and french gliding contests and their bearing on aeronautical progress (Sc. A., XI. 22). — Die Darstellung der Steigleistungen von Flugzeugen (Z. Fl. u. Mo., 15. IX. 22). — On the King's cup race (Ae., 13. IX. 22). — On the Deutsch cup disgrace (Ae., 4. X. 22). — The first report of the civil aviation advisory board (Ae., 30. VIII. u. 6. IX. 22). — On commercial aviation (Ae., 27. IX. 22). — Flugpläne (Z. Fl. u. Mo., 15. IX. 22). — Flugkörper und Drachenwarten (H., 21. X. 22). — The training of naval aviators (Pr. N. I., IX. 22). — On the R. A. F. reserve and the auxiliary air force (Ae., 11. X. 22) — On the Royal Air Force in Irak (Ae., 20. IX. 22). — The Reid aeroplane control indicator (Eg., 18. VIII. 22). — Ideal-Flugzeug und Junkerscher Flügel (Mo., 20. VIII. 22). — Ein neues Rechenblatt für Flugleistungen (Z. Fl. u. Mo., 30. IX. 22). — Sicherheitsvorkehrungen für Flugzeuge (Mo., 31. VIII. u. 30. IX. 22). — Triebwerkanordnung und Flugsicherheit (Mo., 20. VIII. 22). — Il riconoscimento dei velivoli per via acustica e la telegrafia acustica fra aerei in volo e la terra (Ri. d. art., IV/V. 22). — Sui metodi di fototopografia aerea (Ri. M., VII./VIII. 22). — Mededeeling over de in Nederland gehouden proeven met fotogrammetrie uit vliegtuigen (M. B., 5. X. 22). — Les ports aériens (La Nature, 17. VI. 22). — Flugstrecken-Befeuerung (Ill. Fl. W., 19. VII. 22). — Lights as aid to aerial navigation (Sc. A., IX. 22). — Flugverkehr und Wirtschaft (Ill. Fl. W., 5. VII. 22). — The aeronautical research committee (Ae., 9. VIII. 22). — The Gottingen aerodynamical laboratory (Ae., 2. VIII. 22.) — Der Vertrag von Rapallo und die deutsche Luftfahrt (Ill. Fl. W., 21. VI. 22).

Küstenverteidigung, Landungen, Flottenstützpunkte, Seetransporte.

De Fransche kustverdediging (M. B., 27. VII. 22).

Elektrizität, Telegraphie, Telephonie und andere Nachrichtenmittel.

Drahtlose Schnelltelegraphie (Jahrb. d. drahtl. Tel. Bd. 20, Heft 2). — The all-british wireless exhibition (E. u. Eg., 6. X. 22). — Die Entwicklung der drahtlosen Telegraphie im Deutschen Reich (W. u. St., 15. X. 22). — From the Bourse to Wall Street. How the world's largest radio station links Paris with New York city (Sc. A., XI. 22). — Lichttelephonie (F., X. 22).

Nautische Fragen.

The Chernikeeff electric submerged log (E., 22. IX. 22). — Wellenberuhigung durch Preßluft (H., 23. IX. 22). — Der funktelegraphische Zeitzeichendienst (Jahrb. d. drahtl. Tel. Bd. 20, Heft 2). — Zum Begriff der Abweitung (A. H., Heft 10, 22). — Sachgemäße Bootsbehandlung (Se., 19. X. 22).

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Die deutsche Dampfhochseefischerei 1920 und 1921 (W. u. St., 15. IX. 22). — Die Feuersgefahr an Bord (Mo. u. Mo., 24. IX. 22). — Kohlensäure als Feuerlöschmittel auf Seeschiffen (W. u. R., 22. X. 22). — Vorbeugungsmaßnahmen gegen Feuersgefahr auf Schiffen mit Ölfeuerung und Ölmaschinen (Mo. u. Mo., 22. X. 22). — Reformen im Rettungsbootswesen (Nautische Rundschau, 10. X. 22). — The „Lusitania" and the submarine salvor (Sc. A., X. 22). — La perte de la „France" (M. d. F., 16. IX. 22). — Der Untergang der „Hammonia" (H., 28. X. 22).

Sport.

Motorsport und Industrie (Mo. u. Mo., 8. X. 22). — Der Breitfock auf Sportjachten Se., 26. X. 22).

Geschichtliches, Geographisches.

Das große Schiffsmodell im Hohenzollernmuseum (S., 16./23. VIII. 22). — Guerre du Brésil contre le Paraguay. Opérations de la marine brésilienne 1865-1870 (R. M., IX. 22). — La question du Pacifique en 1842 (R. M., IX. 22). — Fra orlogsbriggen „Ørnen"'s togt til Marokko, de danske kolonier paa Guinea-kysten og til Vestindien i 1845-1846 (T. f. S., X. 22). — The affair of the Blanche (Oct. 7, 1862) (Pr. N. I., X. 22). — Old navigation (Pr. N. I., X. 22).

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW 68, Kochstr. 68—71.

Digitized by Google

Das Marinekorps in Flandern 1914 bis 1918.

(See- und Küstenkrieg.)

Von Korvettenkapitän a. D. Erich Edgar Schulze*).

(Karte hierzu siehe Heft 8 S. 378.)

VIII.

Das Luftfahrwesen des Marinekorps hat sich ebenso wie die übrigen Waffen des Marinekorps aus bescheidenen Anfängen zu immer stärkerer Bedeutung entwickelt, um in den beiden letzten Kriegsjahren eine geradezu entscheidende Rolle zu spielen. Die Küstenverteidigung wäre ohne die Flieger blind gewesen. Am 5. Dezember 1914 wurde als erste die Seeflugstation auf der Zeebrügger Mole eingerichtet, Anfang 1915 das Kommando des Luftfahrwesens des Marinekorps geschaffen (Kpt. z. S. Herr). Bis zum Sommer 1915 trafen die I. und II. Marine-Landfliegerabteilungen ein, gebildet aus Landflugzeugen, die mit Marinepersonal besetzt waren. Im Spätsommer 1915 wurde der Flugplatz Nieumunster in Betrieb genommen und mit Landkampfflugzeugen des Marinekorps belegt. Das Jahr 1916 brachte die Erweiterung der Seeflugstation Flandern I, Zeebrügge, und die Errichtung einer Seeflugstation Flandern II, Ostende, mit Seekampfflugzeugen ausgerüstet. Die I. und die II. Marine-Landfliegerabteilung wurden zur I. Marine-Feldfliegerabteilung zusammengelegt und in Nieumunster eine II. Marine-Feldfliegerabteilung begründet. Ende des Jahres fand eine Scheidung der Aufgaben über See und der nach Land zu statt; erstere wurden dem Kommandeur der Seeflieger (Kaptlt. v. Tschirschky), letztere dem Kommandeur der Landflieger des Marinekorps (Oblt. Ritscher) zugewiesen. Zum Schutze unserer vor der Küste operierenden Flugzeuge, besonders beim Einschießen der Küstengeschütze, wurde zunächst eine Seefrontstaffel (Landkampfflugzeuge) aufgestellt, später wurden zur Unterstützung der artilleristischen Küstenverteidigung noch 4 besondere Küsten- und 2 Schutzstaffeln unter einem Gruppenkommandeur der Küstenflieger gebildet. 1917 wurde unter einem unserer besten Flieger (Sachsenberg) das Marinejagdgeschwader ins Leben gerufen. Bis zum letzten Kriegstage wurde am Ausbau aller Formationen gearbeitet.

Was die Gesamttätigkeit der Flugwaffe betrifft, so müssen wir uns wieder auf einen zusammenfassenden Überblick beschränken, wie Hervorragendes, ebenso wie bei den U-Booten, gerade auch hier im einzelnen geleistet wurde, was zur Schilderung reizt. Am 21. Dezember 1914 fand der erste Bombenflug gegen England (Dover) statt; in immer kürzeren Zeiträumen und stets wachsender Stärke haben dann unsere Fliegerverbände die englischen und französischen Stützpunkte heimgesucht, oft auch den gegen London angesetzten Großkampfflugzeugen der Armee als navigatorische Führer gedient. Die Wirkung dieser Unternehmungen lag nicht nur in dem erreichten örtlichen Schaden, sondern mindestens ebenso in der Bindung von starken feindlichen Hilfsmitteln aller Art, die sonst an entscheidenden Fronten eingesetzt werden konnten, — von Geschützen, Scheinwerfern, Luftstreitkräften, Bedienungsmannschaften. Zahllose Angriffe gegen feindliche Plätze, vor allem gegen die Ausschiffungshäfen Dünkirchen, Boulogne, Le Havre, ferner Dover, die Themse-Orte, Harwich haben unsere Flugzeuge ausgeführt; 1916 erreichte eines von ihnen als erstes deutsches Flugzeug London.

*) Im Kriege zuerst Adjutant, dann 1. Admiralstabsoffizier beim Generalkommando des Marinekorps.

Digitized by Google

Im Luftkrieg über der flandrischen Küste selbst waren Angriff und Verteidigung untrennbar miteinander verknüpft. Die Gesamtzahl der Kämpfe, die sich dort abgespielt haben, ist schwer zu schätzen und geht sicher hoch in die Tausende; jeder von ihnen bedeutete vollen Einsatz. Da die eigentlichen Seeflugzeuge für das Gefecht reichlich schwerfällig waren, traten für den Luftkampf über See die Landflugzeuge immer mehr in den Vordergrund, die naturgemäß, wenn sie draußen zum Niedergehen gezwungen wurden, besonders gefährdet waren.

Wenn eigene Kampfflugzeuge rechtzeitig zur Stelle sein konnten, so waren sie oft der wirksamste Schutz gegen feindliche Fliegerangriffe. Daraus ergab sich das Bestreben, möglichst ununterbrochen eine gewisse Anzahl unserer Flieger auf den Hauptanmarschrichtungen des Gegners in der Luft zu haben. Noch andere Umstände drängten zu solcher immer steigenden Anspannung unserer Fluggeschwader. Je mehr das Marinekorps durch die Operationen zur See die Tätigkeit der Engländer auf sich zog, um so wichtiger wurde bei dem zahlenmäßigen Mißverhältnis unserer Überwasserstreitkräfte zu denen des Feindes eine ausgiebige Aufklärung im ganzen Hoofdenbereich, die uns bei besonderen Angriffen rechtzeitige Gegenmaßnahmen ermöglichte. Am Tage vor größeren Torpedobootsunternehmungen mußten Hafen und Kanal Zeebrügge vor jedem Einblick feindlicher Flieger geschützt werden, damit unsere Vorbereitungen geheim blieben. Der gesamte Minen- und Netzräumdienst ferner, soweit er von unseren Küstenbatterien nicht gedeckt werden konnte, beruhte auf der Sicherung durch unsere Luftstreitkräfte. Bei Beschießungen unserer Stützpunkte von See kam es letzten Endes auf die schnelle Erkämpfung der Überlegenheit in der Luft an. Unsere schweren Batterien waren durch die zunehmende Verwendung des Nebels immer mehr auf die Beobachtung der Flugzeuge angewiesen. Allmählich bekam jede einzelne der wichtigsten Batterien ihren eigenen Flieger, mit dem sie sich einspielte. Das ganze Zusammenarbeiten zwischen Artillerie, Fliegern und Funkentelegraphie wurde stetig vervollkommnet. Daß ein überraschend auftretender Angreifer zunächst dennoch stets im Vorteil war, liegt auf der Hand.

Der unablässige Patrouillendienst in der Luft, der aus allen diesen Gründen notwendig und immer dringender angefordert wurde, der tägliche Dienst der Wach- und Sperrflüge, alles dies stellte die höchsten Anforderungen an die Pflichttreue und Leistungsfähigkeit der Flugverbände. Für unsere Flieger bedurfte es kaum irgendwelcher Befehle; sie waren stets da, wo man sie brauchte; es war ein unbedingter Verlaß auf sie.

Im Angriff von Flugzeugen gegen schwimmende Streitkräfte, die oft genug versucht wurden, sind wesentliche Erfolge nicht erzielt worden, die Ziele waren für Bombentreffer zu klein. Das Marinekorps hätte unter anderem großen Wert darauf gelegt, die Schiffe aller Art, die häufig in Massen südlich der Themse-Mündung in den Downs zu Anker lagen und denen infolge der navigatorischen Schwierigkeiten auf andere Weise kaum beizukommen war, von der Luft aus nachdrücklich anzugreifen und dem Gegner diesen wichtigen Ankerplatz zu verleiden. Die Entwicklung der Torpedoflugzeuge wurde daher begrüßt und gefördert; obgleich sich unsere besten Flieger für diese Aufgabe einsetzten, blieben die Erfolge beschränkt. Der Angriff war flugtechnisch außerordentlich schwierig, die Gefährdung der schwer beweglichen Torpedoflugzeuge durch feindliche Kampfflugzeuge, Geschütze und Gewehre unverhältnismäßig groß. Auch das Fernlenkboot, in das langwierige Arbeit hineingesteckt wurde und das, drahtlos vom Flugzeug gesteuert, für bestimmte Kampfgebiete vielleicht eine Rolle spielen könnte, blieb in diesem Kriege Gelegenheitswaffe. Im operativen Zusammenarbeiten mit den eigenen Seestreitkräften jedoch zum Heranführen an den Gegner, zur Bergung

Digitized by Google

beschädigter eigener Fahrzeuge haben unsere Flieger vorzügliche Dienste geleistet. Manches der vom Nachtangriff gegen England zurückkehrenden Luftschiffe, das von Schwärmen feindlicher Flieger hart bedrängt wurde, haben die Flugzeuge des Marinekorps aus schwerer Gefahr befreit; die Luftkämpfe, die sich da manches Mal im Morgengrauen vor der Küste und über den Türmen Brügges abspielten, waren von seltener Großartigkeit.

Die Organisation des Luftfahrwesens im Mai 1918 geht aus der Kriegsgliederung (S. 469 ff.) hervor. Bei Kriegsende waren an Frontflugzeugen vorhanden etwa 45 See- und 75 Landflugzeuge. Als Kampferfolge waren zu verzeichnen: insgesamt etwa 300 feindliche Flugzeuge, 2 Luftschiffe, 9 Fesselballone durch Land- und Seeflieger abgeschossen, 2 Dampfer durch Torpedoflugzeuge vernichtet, andere eingebracht oder in Brand geschossen, 1 U-Boot (C 25) vor der Themse versenkt (Oblt. z. S. Christiansen).

Daß die flandrische Küste dauernd einer der Brennpunkte des Luftkrieges war, hat unseren Fliegern niemals Sorge bereitet, sondern war ihnen nur ein willkommener Anlaß, täglich ihr Bestes herzugeben.

Hand in Hand mit der Entwicklung des Flugwesens ging die der Luftabwehr vom Lande aus. Vom Augenblick der Erklärung des Unterseehandelskrieges im Februar 1917 an und mit dem Scheitern der feindlichen Flandernoffensive nahmen die Luftangriffe des Gegners gegen unsere Stützpunkte in jedem Monat an Heftigkeit zu, um im Sommer 1918 ihren Höhepunkt zu erreichen. Es erwies sich als notwendig, die gesamte Luftwehr des Marinekorps, die bis Anfang 1917 noch den verschiedenen Artillerieregimentern zugefallen war, zu einem einheitlichen Kommando zusammenzufassen, dem die Untergruppen „Küste", „Brügge", „West" und eine wechselnd eingesetzte Maschinengewehrabteilung unterstellt wurden. Die Zahl der verwendeten Sondergeschütze, vom 3,7 cm an bis zum 15 cm aufwärts, wuchs von etwa 70 im Jahre 1917 auf 212 gegen Ende des Krieges. In die schießtechnische Fortbildung, die Verbesserung der überaus schwierigen Feuerleitung und Feuerverteilung wurde ein außerordentliches Maß geistiger und praktischer Arbeit hineingesteckt. Jede Batterie erhielt 2—3 Beobachtungs- und Nachrichtenstellen, die mit den besten optischen und akustischen Instrumenten ausgestattet wurden; der Horchdienst, vor allem die Unterscheidung der verschiedenen Flugzeugarten und die Verfolgung der feindlichen Anmarschwege erreichte einen erstaunlichen Grad von Fertigkeit. Die Nachrichtenstellen lagen über das ganze Land verteilt, wo angängig mit Scheinwerferstellen vereinigt, mit eigenem weitverzweigten Fernsprechnetz versehen; ihre Meldungen wurden in Meldezentralen ausgewertet und an die gefährdeten Stellen weitergegeben. Die Scheinwerfer waren in Gruppen zu 3—4 zusammengefaßt und hatten Wechselstellungen, um dem Gegner die Ortsbestimmung zu erschweren; sowohl in der Zielerfassung wie im Anstellen der Leuchtgürtel wurde mit der Zeit Vorzügliches geleistet.

Zu der artilleristischen Bekämpfung trat der Drachen- und Ballonschutz mit etwa 120 Aufstiegstellen, der hauptsächlich um Brügge zusammmengefaßt war. Aufgelassene Drachen und Ballone bedeuteten stets eine gewisse Gefahr auch für die eigenen Flugzeuge, eine systematische Abgrenzung war daher erforderlich. Da, wo unsere Flieger selbst dauernd tätig waren, ließen sie sich nur mit Einschränkung verwenden. Von Nutzen waren sie besonders für die Werft Brügge; obwohl sie nur begrenzte Steighöhe hatten, behinderten sie doch die feindlichen Tiefflieger, die wegen der schnellen Zielauswanderung artilleristisch am schwierigsten zu bekämpfen waren.

Das Einnebeln der Hauptangriffsorte wurde eingehend erprobt und mehrfach durchgeführt, erwies sich aber für größere Flächen, wie z. B. die Werftgelände,

Digitized by Google

auf die Dauer nicht als vorteilhaft, da es dem Gegner doch schließlich mehr die ungefähre Lage bezeichnete als verhüllte. Durch die hell schimmernden Silberstreifen der Kanäle von Ostende und Zeebrügge waren gerade die wichtigsten Punkte für den Gegner leicht auffindbar. — Das enge Zusammenarbeiten der Artillerie mit den eigenen Kampffliegern zur Abwehr feindlicher Luftangriffe erwies sich immer mehr als erforderlich; wie hohe Anforderungen dies an die Schießleistung stellte, wie genaue Anordnungen zu treffen waren, um hierbei eine Beschießung unserer eigenen Luftverteidiger zu verhindern, läßt sich leicht ausmalen.

Die feindliche Fliegertaktik entwickelte sich mit dem Ausbau unserer Abwehr. Eine Zeitlang arbeitete der Gegner in der Weise, daß mehrere Flugzeuge ein Angriffsobjekt vorsichtig umkreisten, durch Scheinvorstöße das Sperrfeuer herauslockten und unmittelbar nach der Feuerwelle, bei Beginn der Horchpause, angriffen oder während des Sperrfeuers unvermutet ein nicht geschütztes Nachbarziel bewarfen. Als mit zunehmender Gewandtheit der Scheinwerferbedienung dieses Mittel nicht mehr verfing, gingen die Feinde zu der sehr unangenehmen Ermüdungstaktik über; die einzeln und abstandsweise in Marsch gesetzten Großflugzeuge erzwangen stundenlang Alarm, sammelten sich allmählich am Angriffspunkte und gingen dann plötzlich zum Massenangriff über.

Allen diesen Schwierigkeiten mußte die Abwehr Rechnung tragen. Was im ganzen zu leisten war, geht daraus hervor, daß im Jahre 1918 bei Flugwetter Brügge und die Küste durchschnittlich etwa alle zwei Stunden einen Angriff abzuwehren hatten. Daß manchmal Schaden angerichtet wurde, ließ sich nicht vermeiden. Eine wesentliche Beeinträchtigung der Seekriegführung ist zu keiner Zeit eingetreten, ein Beweis dafür, daß unsere Luftabwehr die ihr gestellte schwere Aufgabe gelöst hat.

Keine andere Stelle an sämtlichen Fronten war wohl in ähnlicher Weise aus der Luft bedroht, nirgends war daher die Verteidigung so ernst und verantwortungsschwer wie hier in Flandern. An Umfang der verwendeten Mittel, an technischer und militärischer Durchbildung stellte die Luftabwehr des Marinekorps wohl das Höchstmaß dessen vor, was auf diesem Gebiete im Weltkriege hervorgebracht worden ist.

IX.

Es ist an dieser Stelle nicht möglich, über alle die großen Formationen und Betriebe, die dem Kommandierenden Admiral unterstellt waren, im einzelnen zu berichten. Nur über zwei von ihnen müssen hier doch einige Worte gesagt werden, weil sie gerade für die Seekriegführung von ausschlaggebender Bedeutung waren: Werft (Kapt. z. S. z. D. Pohl, Marine-Bauräte Hemmann, Krankenhagen) und Hafenbau (Marine-Baurat Hedde).

Welche Gründe die Errichtung der ersten Werftanlage in Ostende unter Ausnutzung der am Ostufer der Einfahrt vorhandenen Reparaturwerkstätten der Dover—Ostende-Dampfer veranlaßten, ist bereits früher erwähnt worden. Im Dezember 1914 waren dort die ersten militärischen Ausbesserungsmöglichkeiten geschaffen. Binnen kurzem entstand aus dem alten belgischen Arsenal eine neue deutsche Werft, die wachsenden Anforderungen gerecht wurde. Die Verlegung des Hauptbetriebes nach dem besser geschützten, geräumigen Hafenbecken von Brügge und die Einrichtung der hierfür erforderlichen Werkstätten begann im Herbst 1916. Im März 1917 war die Kaiserliche Werft Brügge mit 2000 Mann in vollem Betrieb. Etwa gleichzeitig wurde in Ostende, landeinwärts westlich der Einfahrt neben dem dort vorhandenen Trockendock, eine neue Werftanlage mit etwa 300 Arbeitern fertiggestellt. Das Bedürfnis nach weiteren Instandsetzungsmöglichkeiten führte im gleichen Frühjahr zur Einrichtung der Werftanlage Gent in einer

Digitized by Google

großen vierstöckigen Spinnerei neben den beiden dort befindlichen Trockendocks; im Sommer 1917 eröffnete diese ihren Betrieb. Die Marinewerft Antwerpen wurde nach Fertigstellung der kleinen Unterſee- und Minenſuchboote laufend zu länger dauernden Reparaturen herangezogen, ſoweit die Kanalverhältniſſe den Transport der Fahrzeuge dorthin zuließen. — Daß es gelang, im Laufe von 3 Jahren drei vollſtändige Neuanlagen und Verlegungen ohne Betriebsunterbrechungen durchzuführen, iſt zweifellos eine außergewöhnliche Leiſtung.

Ganz beſonders ſchwierig war die Bereitſtellung von Docks, wo am Anfang eigentlich alles fehlte. Auch hier wußten unſere hervorragenden Baumeiſter gegenüber dem von Monat zu Monat ſteigenden Bedarf immer wieder Rat und Hilfe zu ſchaffen. Leichterpontons wurden zu einem Schwimmdock zuſammengebaut, ein großes 2000 t-Schwimmdock in Oſtende wurde faſt vor den Augen des Feindes zuſammengeſetzt und ſpäter nach Brügge geſchafft, ein Hebewerk mit auswechſelbaren Pontons geſchaffen, zwei Trockendocks mit bombenſicherer Eindeckung in Brügge gebaut, das alte Oſtender Trockendock verlängert. Im Herbſt 1918 ſtanden insgeſamt 12 leiſtungsfähige Docks zur Verfügung.

Obwohl gerade die Werftanlagen am meiſten den feindlichen Fliegerangriffen ausgeſetzt waren, hat niemals eine ernſtliche Störung der Arbeiten ſtattgefunden, ein treffliches Zeugnis für den Geiſt der Beamten und Arbeiter. Es bewährte ſich, daß faſt alle Werkſtätten doppelt und getrennt voneinander angelegt waren. Welchen Grad der Leiſtungsfähigkeit die Werftbetriebe des Marinekorps erlangten, zeigte die Bewältigung der unaufhörlichen und ſteigenden Anforderungen der Unterſeeboots- und Torpedobootsverbände; daneben wurde manches Meiſterſtück im einzelnen geleiſtet, ſo z. B. der Neubau eines 22 m langen Hinterſchiffs für das ſchwer beſchädigte Torpedoboot „G 102", das dann in wenigen Tagen im Trockendock angeſetzt wurde. Soweit irgend Zeit vorhanden, wurde auch für die Landfront, oft in großem Maßſtabe, gearbeitet; ſo wurden u. a. mehr als 150 Panzerunterſtände für die Schützengräben und Beobachtungstürme für die Artillerie angefertigt und an Ort und Stelle aufgeſtellt, Minenwerfer für Preßluft mit Minen konſtruiert und gebaut, drehbare Sockel für die Verwendung von Feldgeſchützen zur Fliegerabwehr, 300 flachgehende Boote und Fähren für das überſchwemmte Yſer-Gebiet hergeſtellt.

Von hoher Bedeutung war die Torpedoreparaturwerkſtatt Brügge, die zeitweiſe einen Beſtand von über 200 Torpedos aufzuweiſen hatte, ferner die Verſorgungsſtelle der Werft, der beſonders durch die oft mühevolle Herbeiſchaffung und Unterbringung des Heiz- und Treiböls ſchwierige Aufgaben geſtellt wurden; 1916/17 liefen monatlich im Durchſchnitt 733 Eiſenbahnwagen für ſie ein.

Der Perſonalbeſtand der Werften des Marinekorps gegen Kriegsende betrug über 5000 Köpfe; der Umfang der Betriebe war 1918 etwa das 1½fache der früheren Kaiſerlichen Werft Danzig. Ein Tätigkeitsbericht der Werftverwaltung Brügge vom 5. Dezember 1917 enthält über die im November desſelben Jahres erledigten Arbeiten folgende Angaben, die ein Bild von dem Umfang des Betriebes geben:

November 1917	waren in Reparatur		wurden gedockt	
in Brügge	50 U-Boote,	28 Torpedoboote	38	Fahrzeuge
„ Oſtende	13 „ ,	1 „	14	„
„ Gent	—	2 „	3	„
„ Antwerpen	—	5 „	—	

Die Arbeiten des Hafenbaues ſtanden oft in engſter Verbindung mit denen der Werft; ein Teil von ihnen iſt daher ſchon im vorigen Abſchnitt vorweg-

Digitized by Google

genommen, so die Tätigkeit beim Bau der Docks, der Unterstände und großen Schutzhallen für die Unterseeboote. Aber der Hafenbau stand doch als ganz selbständiger Zweig neben der Werft unter dem Generalkommando, und die Aufgaben, die an seinen Leiter gestellt wurden — überaus mannigfaltig, oft ganz plötzlich auftretend —, waren doch ganz eigener Art und erforderten einen ganzen Mann. Ihm lag die ganze Inganghaltung des Kanal- und Schleusenbetriebes ob, der Ausbau der Häfen, die Schaffung immer neuer Liegeplätze, die Vertiefung der Fahrstraßen, der Kampf gegen die Versandung Zeebrügges, die Hilfe bei Beschädigung von Schleusentoren, daneben aber auch das weite Arbeitsgebiet der Überschwemmungsangelegenheiten an der Landfront. — An dem gerade für die Zwecke des Seekrieges so unentbehrlichen Baggergerät war zu Beginn so gut wie nichts vorhanden, und aus der Heimat ließ sich nichts herbeischaffen; auch hier aber wurden schließlich, immer wenn es darauf ankam, alle Schwierigkeiten überwunden und die militärischen Bedürfnisse des Augenblicks befriedigt.

Wenn so viele der anderen Tätigkeitsgebiete hier nicht im einzelnen behandelt werden, so geschieht das nicht, weil ihre Bedeutung gering zu veranschlagen ist, sondern weil die Unterlagen und der Raum fehlen. Das Kommando des Minen- und Sperrwesens (Kapt. z. S. Türk), dem zugleich Bootsabteilung und Minenwerkstatt angehörten, hat unter seinem seemännisch altbewährten, allzeit hilfsbereiten Kommandeur dem Marinekorps Dienste geleistet, die in einer so kurzen zusamenfassenden Schilderung nicht angemessen gewürdigt werden können. Über Sanitätswesen (Generalstabsarzt der Marine Dr. Uthemann, später Marine-Generalarzt Dr. Behmer), Intendantur (Geh. Admiralitätsrat Reuter, später Intendant Klett), Zivilverwaltung (Landrat Küster) und Rechtspflege (Kriegsgerichtsrat Zäpfel) müssen berufenere Federn berichten. Fernsprech-, Kraftfahr- und Eisenbahnwesen, Fortifikation, Kolonnen und Trains, Artillerie- und Munitionsdepots, Elektrizitätsversorgung, Feinmechanik, Feldpost, keiner dieser Zweige war entbehrlich oder unwichtig. Nur etwas soll hier doch besonders betont werden, was jeder, der draußen war, empfunden haben wird: das schöne, freiwillige Zusammenwirken aller Berufe, aller Dienstgrade, aller Waffengattungen. Jeder Teil war sich seines eigenen Wertes bewußt und erkannte den des andern an. Ingenieure, Techniker, Beamte und Offiziere, jeder gab an seiner Stelle sein Bestes. Kompetenzkonflikte gab es draußen nicht.

Heer und Marine haben in schöner Waffenbrüderschaft draußen zusammengestanden. Die aufeinanderfolgenden Chefs des Generalstabes des Marinekorps, Oberst v. Hülsen, Berlet und Oberstlt. Franck-Lindheim haben mit hervorragendem Verständnis die Marine in ihren Aufgaben draußen unterstützt und sich hohe Verdienste auch um die Seekriegführung erworben. Die unvergleichliche Schulung des Generalstabes gab ihnen den Blick für das Wesentliche auch in den seestrategischen Fragen und die Fähigkeit, brauchbare Kräfte selbständig arbeiten zu lassen.

X.

Am späten Abend des 29. September 1918 traf durch Fernsprecher Mitteilung von der Seekriegsleitung aus Spaa ein, daß die Lage an der Westfront binnen kurzem zur Räumung der flandrischen Küste zwingen würde, — innerhalb welcher Zeit, ob in zwei Tagen oder in zwei Wochen, ließ sich nicht vorhersehen.

Das Generalkommando hielt es für seine Pflicht, die großen im Küstengebiet angehäuften Werte aller Art, besonders Maschinen, Metalle, Bekleidungslager, nach Möglichkeit für die weitere Kriegführung oder die Heimat zu retten. Abbau und Rücktransport, letzterer besonders auf dem Kanalwege, wurden organisiert und mit Hingabe aller Kräfte durchgeführt. Der volle Erfolg dieser Mühen ist

Digitized by Google

später durch die bekannten politischen und militärischen Ereignisse größtenteils hinfällig gemacht worden.

Bereits am Nachmittage desselben Tages, des 29., hatte der feindliche Einbruch bei Ypern es dem Kommandierenden Admiral notwendig erscheinen lassen, in schnellem Entschluß sämtliche schwimmenden Streitkräfte in die Heimat zu entsenden, bevor die britischen Geschwader in Erkenntnis der bevorstehenden Entwicklung uns durch überlegene Streitkräfte den Rückweg zur See verlegten; noch am gleichen Abend wurde vom größten Teile der Flandern-Flottillen der Marsch in die deutsche Bucht angetreten und unbehelligt durchgeführt. Die übrigen folgten, sobald fahrbereit, gleichfalls unbehindert vom Feinde. Ein Rest, dessen Instandsetzung und Seebereitschaft in so kurzer Zeit nicht zu ermöglichen war, mußte versenkt werden.

Der kritische Augenblick einer Landungsgefahr, der den ganzen Krieg über nie bestanden hatte, mußte jetzt eintreten in der Stunde, wo wir die letzten Küstengeschütze sprengten und die Strandverteidigung räumten. Diese Maßnahmen waren daher solange als möglich hinauszuschieben, die Anordnungen hierfür sorgfältig zu durchdenken und alle Vorbereitungen vor dem Gegner zu verschleiern. Den Batteriebesatzungen mußten, damit sie den Anschluß an die übrigen Verbände erreichten, für den ersten Tag besondere und für sie ganz ungewohnte Marschleistungen zugemutet werden. Die Truppe hat, als es dazu kam, den an sie gestellten Erwartungen entsprochen.

Am 14. Oktober nachm. traf von dem 4. Armeeoberkommando Befehl ein, während der bevorstehenden Nacht die Landstellungen an der Yser-Mündung zu räumen und im Anschluß daran planmäßig den Rückmarsch zu beginnen. Mit der Ausführung war im Schutze der Dunkelheit bereits begonnen, als infolge einer günstigeren Beurteilung der Lage ein Gegenbefehl eintraf, der immerhin eine Probe auf die Disziplin bedeutete. In gehobener Stimmung rückten unsere Mannschaften wieder nach vorn in die alten Gräben. Doch schon der folgende Tag, der 15. Oktober, brachte den endgültigen Räumungsbefehl. Das Marinekorps sollte zunächst hinter den Kanal Gent—Terneuzen zurückgehen, dann die vorbereiteten Stellungen östlich der Schelde bei Antwerpen besetzen.

In der Nacht vom 14. zum 15. Oktober legten die kleinen Motorboote unserer Minenräumdivision — das einzige, was uns noch zur Verfügung stand, da für sie natürlich der Heimweg über die offene See nicht in Betracht kam — dicht vor den Einfahrten, noch eine Anzahl Streuminen, die bei etwaigen Landungen des Gegners wenigstens verzögernd wirken sollten.

Am 16. Oktober vormittags weilte der Kommandierende Admiral noch einmal im östlichen Küstenabschnitt, in Blankenberghe, Zeebrügge, Heyst und Knocke; Ostende war bereits geräumt und nachts vom vorsichtig nachfühlenden Gegner besetzt worden. — Die See war frei vom Feinde. — Um 12 Uhr mittags holten wir die Admiralsflagge über dem Eingang zum Korpshauptquartier und die Reichskriegsflagge auf dem Belfried in Brügge nieder. Dann verließ der Kommandierende Admiral die Stadt und begab sich nach Eecloo, wo das nächste Stabsquartier vorgesehen war*).

*) Am 6. November 1918, 2 Uhr morgens — das Stabsquartier des Generalkommandos befand sich zu St. Niklaas, westlich der Schelde — traf eine Kabinettsorder ein, die den Admiral v. Schröder seines Postens als Kommandierender Admiral enthob und ihn mit Vertretung des beurlaubten Chefs der Ostseestation, Kiel, beauftragte. Beschleunigte Abreise, so war hinzugefügt, sei erforderlich, da die Lage in Kiel sofortiges tatkräftiges Eingreifen erheische. In wenigen Stunden traf der Admiral die erforderlichen Anordnungen. Der Sturmtrupp des Marinekorps erhielt Befehl, sich zum Abtransport nach Kiel bereitzu-

Digitized by Google

Den langen Krieg hindurch war Admiral v. Schröder dem Marinekorps der Führer gewesen durch die Macht seiner Persönlichkeit, die Stärke seines Willens; menschlich verehrt wegen der echten Güte seines Herzens, bei äußerer Härte oft von feiner Zartheit des Empfindens. Ein Offizier vom alten Schlage, mit Ecken und Kanten, ganz aufgehend im Dienst, gewohnt zu befehlen, oft schnell im Zorn, aber doch immer gerecht und niemals Meinung und Rat anderer verschmähend, wenn sie ihm in rechter Weise nahegebracht wurden; „Kautschuknaturen" waren ihm zuwider und konnten nichts bei ihm erreichen. Für seine Handlungen und für das, was seine Untergebenen in seinem Sinne taten, trat er bedingungslos und bis zum Äußersten ein. Für Kompromisse hatte er wenig übrig. Aber bei aller Strenge der Lebens- und Dienstauffassung hatte er Verständnis dafür, daß Männer, die verwegen täglich ihr Leben dransetzten, U-Bootsleute und Flieger, nicht nach der Schablone der Normalfriedensmenschen geschnitzt sein konnten, und übte Nachsicht, wenn sie an Land einmal über die Stränge schlugen. Die Feinde haßte er mit dem ganzen Grimm, dessen er fähig war, blieb ihnen jedoch stets ein ritterlicher Gegner. Furcht vor irgendwelcher Gefahr oder vor Höhergestellten war ihm fremd. Seine Stellung zu seinem Obersten Kriegsherrn beruhte auf dem schlichten Empfinden der Mannestreue.

Die ihm innewohnenden soldatischen Tugenden und hohen Charaktereigenschaften haben vielleicht nie so hell geschienen wie in jenen letzten Tagen, als wir unsere besten Hoffnungen begruben und alles zu wanken begann. Da stand er aufrecht im Sturm und Wandel des Geschicks; er, der oft jäh und leidenschaftlich bewegte, schien fast sonderbar ruhig und klar. Und die, die einstmals vor zwanzig Jahren an Bord unter seinem Befehl gestanden, dachten wohl der Stunden, da nachts im atlantischen Winterorkan seine feste Stimme, von der Brücke her bis zu den obersten Raaen das Brausen der Naturkräfte übertönend, die Befehle zum Reffen der Segel gab.

Der letzte Korpstagesbefehl, den er von Brügge aus erließ, lautete:

Marinekorps.

Nr. 94/18.

Korps-Hauptquartier, den 16. Oktober 1918.

Korpstagesbefehl.

Auf Befehl der Obersten Heeresleitung wird das Marinekorps seine jetzigen Kampfstellungen räumen, um in neue Widerstandslinien geführt zu werden.

Das Marinekorps hat die flandrische Küste und die anschließenden Landfronten nunmehr vier Jahre hindurch gehalten, ohne einen Fußbreit Landes preisgegeben zu haben; seine Aufgabe, den Heeren unserer Westfront als Flankensicherung zu dienen, hat es voll erfüllt.

machen. Am gleichen Tage um 3 Uhr nachm. — der Kommandierende Admiral hatte den Befehl über das Korps bereits an den nächst ältesten Offizier übergeben, unser Kraftwagen hielt schon vor der Tür, klar zur Abfahrt — traf Gegenbefehl ein: die Kommandierung wurde widerrufen mit der kurzen Begründung, der Reichskanzler (Prinz Max von Baden) habe die Ernennung nicht gegengezeichnet, da er gegen die Persönlichkeit Bedenken habe. Das Marinekabinett hatte, wohl im Drange der Ereignisse, nicht die kurz zuvor erlassene Verfügung berücksichtigt, welche die Kaiserliche Kommandogewalt aufhob und derartige Kommandierungen von der Gegenzeichnung des Reichskanzlers abhängig machte.

Soweit mir bekannt, ist es der einzige Fall, wo jene Bestimmung praktische Bedeutung erlangt hat; er entbehrt daher schon aus diesem Grunde nicht des historischen Interesses.

Digitized by Google

Wenn die Truppen nunmehr aus ihren festen Stellungen unbesiegt herausgezogen werden, so können sie diese verlassen mit dem stolzen Bewußtsein treuer, tapferer Pflichterfüllung. Keine übermächtige Flotte der verbündeten Gegner hat es auch nur gewagt, die unbezwingliche Seefestung von Flandern ernstlich anzugreifen, und das Marinekorps würde die Küste nach wie vor unbegrenzte Zeit gehalten haben.

Bei der nun bevorstehenden schweren Aufgabe des Räumens und des Rückmarsches erwarte ich, daß die alte Manneszucht sich in hellem Lichte zeigen wird; darin liegt die Probe auf die Tüchtigkeit von Führern und Truppen.

Trotzigen Sinnes rücken wir in neue Stellungen ein, in denen wir unseren alten Kriegsmut beweisen wollen.

Mit hoher und dankbarer Anerkennung gedenke ich schließlich heute der schwimmenden Streitkräfte. Von opferfreudigem Angriffsgeist beseelt, waren sie all die Jahre hindurch der Schrecken unserer Feinde bis weit in die freien Meere hinaus. Sie haben die Ehre der Flagge hochgehalten bis zum letzten Tage.

v. Schröder.

Wir einstigen Angehörigen des Marinekorps aber grüßen in nie schwindender Dankbarkeit und treuer Kameradschaft alle, die draußen an Flanderns Küste und auf seinen Meeresgebieten ihr Leben ließen für Heimat und Volk.

* * *

Anlage.

Luftstreitkräfte.

Kommandeur der Flieger des Marinekorps: K. Kapt. Stubenrauch.

Gruppenkommandeur der Seeflieger.

Kommandeur: Kaptlt. v. Tschirschky und Boegendorff.

Seeflugstation Flandern I. Zeebrügge.
Führer: Oblt. d. R. Christiansen.
Stärke: 35 C-Flugzeuge.

Seeflugstation Flandern II. Ostende.
Führer: Oblt. z. S. d. R. Höpken.
Stärke: 16 C-Flugzeuge.

Seefrontstaffel Nieumunster.
Führer: Lt. z. S. Cranz (Eberhard).
Stärke: 18 Landkampfeinsitzer.

Gruppenkommandeur der Küstenflieger.

Kommandeur: K. Kapt. Schröter (Franz).

Küsta I. Zeebrügge.
Führer: Lt. d. R. Thormählen.

Küsta II Ostende.
Führer: Lt. d. R. Kaume.

Küsta III. Uitkerke.
Führer: Lt. d. R. Leffler.

Küsta IV. Uitkerke.
Führer: Lt. d. R. Majewski.

Schusta I. Uitkerke.
Führer: Oblt. d. R. Reusch (Albert).

Schusta II. Uitkerke.
Führer: Lt. d. R. Nagel.

Digitized by Google

Marine-Jagdgruppe. Führer: Lt. z. S. Sachsenberg.

Jasta I.
Führer: Lt. z. S. Sachsenberg.
Stärke: 18 Landkampfeinsitzer (Jabbeke).

Jasta II.
Führer: Lt. d. R. Osterkamp.
Stärke: 18 Landkampfeinsitzer (Jabbeke).

I. Feld. Bliesseghem.
Führer: Lt. d. R. Treitschke.
Stärke: 6 Landflugzeuge.

II. Feld. Gistel.
Führer: Oblt. Baumbach.
Stärke: 6 Landflugzeuge.

Gruppenführer der Fernlenkwaffe. Führer: Kaptlt. d. R. Frhr. v. Ketelhodt.

Fernlenkzug I.
2 FL-Boote, 1 FL-Flugzeug.

Fernlenkzug II.
2 FL-Boote, 1 FL-Flugzeug.

Minen- und Sperrwesen.

Kommandeur: Kapt. z. S. Türk.

Takt-Nr.	Nr. des Bootes	Name des Kommandanten	Takt-Nr.	Nr. des Bootes	Name des Kommandanten

Minensuch-Halbflottille Flandern. Chef: Kaptlt. d. R. Schladebach.

I. Gruppe. Führer: Kaptlt. d. R. Schladebach.			II. Gruppe. Führer: Lt. z. S. d. R. Nissen.		
1	A 8	Strm. d. S. 1 Möller	5	A 11	Strm. d. S. 2 Meinke
2	A 5	Ostrm. Mt. S. 2 Pickenpack	6	A 9	" " " 2 Thomsen
3	A 14	Strm. d. S. 2 Hansen.	7	A 4	" " " 2 Hagens
4	A 16	" " " 2 Jacobs			

Bootsabteilung. Kommandeur: K. Kapt. d. R. Zedel.

Fahrzeuge: 5 Fischdampfer, 6 Seeschlepper, 9 Verkehrsdampfer, 28 Hafenschlepper, 6 Pumpendampfer, 1 Dampfbarkasse, 3 Dampfpinassen, 35 Motorboote, 1 Motorjacht („Nemo"), 3 Motorschiffe, 1 Schwimmkran, 124 Kähne, 1 Vermessungsfahrzeug, 8 Prisendampfer, 1 Prisenfischkutter.

Hafenkapitän von Brügge: Oblt. z. S. d. R. Bauer (Karl).
" " **Zeebrügge:** Kaptlt. d. R. Menzell;
Hafenkompagnie Zeebrügge: Kaptlt. d. R. Schultz (Ewald).
" " **Ostende:** Kaptlt. d. S. Kleeberg mit Hafenkompagnie Ostende.
Minenwerkstatt Brügge: Vorstand: T. Kaptlt. Timmermann.
Wassertransportabteilung Antwerpen: Leiter: Kaptlt. d. R. Dickert.

Funkentelegraphie-Abteilung.

Führer: Oblt. z. S. z. D. Gerlach.

Lfd. Nr.	Name der Station	Name des Führers	Bemerkungen
1	F. S. Brügge, Empfangsstelle	Oblt. z. S. z. D. Gerlach	
2	F. S. Brügge, Großstation	Oblt. z. S. z. D. Kurzak	Leitstation, Fernverkehr, großes Programm
3	F. S. Antwerpen	Lt. d. R. Klute	B-Stelle, Reserve für Großstation

Digitized by Google

Lfd. Nr.	Name der Station	Name des Führers	Bemerkungen.
4	F. S. Lisseweghe	F.-T.-Mstr. Buchwald	Fliegerleitstation
5	Richtungsanlag. Houthave Westkapelle Antwerpen	B.-F.-T.-Mstr. Rumpf	Houthave-Peilleitstation, B-Stellen
6	Fliegerwarnstation Ostende	B.-F.-T.-Mstr. Putz	Feindlicher Fliegerverkehr, B-Stelle
7	F. T. O. Küste. Ihm unterstehen:		
	F. S. Blankenberghe	Oblt. d. R. vor Mohr	Verkehr mit Vorpostenstreitkräften
	10 F. S. der Küstenbatterien		Für Artillerie, Flugzeugverkehr, B-Stellen
	2 Großerdtelstationen		Feuerleitung von Fernfeuerbatterien nach Ausfall des Küstenkabels
	2 Mittelerdtelstationen		Feuerleitungsübermittlung nach Batterie K. W. II nach Ausfall des Küstenkabels
	Mfuk. Mole Zeebrügge		Nachrichtenübermittlung von Mole nach F.-Station Lisseweghe bei Ausfall des Kabels nach Mole Zeebrügge
	3 transportable Stationen		Gefechtsstation der I. Mar.-Div., 1. Mar.-Brig. und 2. Mar.-Brig. Nur im Alarmfalle besetzt.
	N. K.-Anlage		

Kaiserliche Werft Brügge.

Oberwerftdirektor: Kapt. z. S. z. D. Pohl. Zentralabteilung: F. Kapt. Schütte.

Technischer Betrieb.

Abteilung Brügge.
Leiter: Mar.-Baurat Hemmann, später Mar.-Oberbaurat Buschberg.

Abteilung Ostende.
Leiter: Mar.-Baurat Krankenhagen,

Marineanlagen Gent und Antwerpen.

Vorstand: Kapt. z. S. Bruckmeyer.

Abteilung Gent.
Leiter: Kapt. z. S. Bruckmeyer.

Marinewerft Antwerpen.
Leiter: Mar.-Baurat Kühnel.

Hafenbau- und Kanalwesen.

Hafenbaudirektor: Mar.-Baurat Hedde.

Hafenbauabteilung I: Brügge-Nordhafen. Leiter: Mar.-Baumstr. Frede.
" II: **Brügge mit Zweigstelle Heyst.** Leiter: Hauptm. d. L. Vogel.
" III: **Ostende.** Leiter: Mar.-Baumstr. Hacker.
" IV: **Ostende** (Maschinenwesen). Leiter: Mar.-Baurat Ruthe.
" V: **Blankenberghe** (Baggerbetrieb). Leiter: Ing. Rollwage, Lt. d. L.
" VI: **Brügge** (Beschaffungswesen u. Baugeräte). Leiter: Hauptm. d. L. Hansmann.

Digitized by Google

Schwimmende Fahrzeuge, Bagger- und Baugeräte.

	In eigener Verwaltung	Beim Hafenbau beschäftigt		Zusammen
		in Verwaltung der Bootsabteilung	in Verwaltung von Unternehmern	
Eimerbagger	5	—	5	10
Saugbagger	3	—	2	5
Spüler	3	—	3	6
Dampfklappschuten	2	—	1	3
Klappschuten	5	—	2	7
Schuten	21	—	12	33
Schlepper	—	2	2	4
Dampfbarkassen	—	1	—	1
Motorboote	—	2	—	2
Prähme (für Rammen u. dgl.)	10	—	—	10

Laut Anzeige auf der 2. Seite des Umschlages ist beabsichtigt, die mit vorstehendem Beitrag abgeschlossenen Aufsätze in Buchform erscheinen zu lassen. Bestellungen sind unmittelbar an den Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW, zu richten.

Die Rolle der Seemacht in der französischen Geschichte.

Von Vizeadmiral a. D. A. Meurer. (Schluß.)

XV.

Seit dem Untergange der napoleonischen Herrschaft i. J. 1815 ist die französische Seemacht als solche bis zum heutigen Tage nicht wieder auf die Probe eines Kampfes um Sein oder Nichtsein gestellt worden. Frankreich hat in diesen hundert Jahren wohl Kriege geführt, aber es waren stets Kolonialkriege oder Kriege mit der Front nach Osten, in der alten Bahn französischen Ehrgeizes seit den Tagen Ludwigs XIV. Am schnellsten erholte sich der Seehandel, wenn er auch bis heute nicht wieder die weltweite Ausdehnung wie in den Zeiten Colberts erreichen konnte. Die Regierungssysteme wechselten im 19. Jahrhundert in bunter Folge. Auf das Erste Kaiserreich folgten bis 1830 die Bourbonen, dann 18 Jahre lang die diesen verwandten Orléans, dann ein paar Jahre Republik und seit 1852 ein zweites napoleonisches Kaiserreich, mit den Tendenzen des ersten, aber ohne dessen Kraft. Im deutsch-französischen Kriege 1870/71 brach es zusammen, um der sog. Dritten Republik Platz zu machen, die sich bis heute zwar als äußere Regierungsform behauptet, in Wirklichkeit aber von einer Demokratie zum schrankenlosesten Imperialismus weiterentwickelt hat. Wechselvoll wie das politische Schicksal des französischen Volkes war auch im vergangenen Jahrhundert die Entwicklung der französischen Seemacht in ihrem steten Auf und Ab der Förderung oder Vernachlässigung durch Volk und Regierungen. Nur in einem Punkte herrschte Stetigkeit und Zielbewußtsein: in der für jede Seemacht unentbehrlichen kolonialen Ausbreitung. Nach dem fast völligen Verluste der französischen überseeischen Besitzungen in den napoleonischen Kriegen legte der letzte Bourbone im Jahre 1830 durch die Eroberung von Algier den Grundstein zu dem mächtigen afrikanischen Kolonialreich, dessen Frankreich sich heute erfreut und ohne dessen Besitz und die Hunderttausende von schwarzen Truppen, die es

Digitized by Google

zu stellen vermochte, der Weltkrieg von 1914 aller Voraussicht nach für Frankreich verloren gegangen wäre. Weit vorausschauend nannte daher Frankreichs größter Geograph, Elisée Reclus, die Eroberung von Algier „einen jener Siege, die dem Strom der Geschichte ein neues Bett graben". Er hat leider nur zu sehr Recht behalten.

Seitdem die Orléans 1830 ans Ruder gekommen waren und noch mehr in den Jahren des zweiten Kaiserreichs wurde auch der Kriegsflotte wieder erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt. Das 19. Jahrhundert ist das Jahrhundert der großen technischen Erfindungen. Es war nur natürlich, daß der lebhafte französische Geist sich sogleich der ungeahnten Möglichkeiten bemächtigte, die sich aus diesen Erfindungen, besonders der Dampfmaschine und der Stahlfabrikation, für das weite Gebiet des Kriegsschiffswesens ergaben. Viel eher als die Briten, die meist nur zögernd folgten, dafür aber dann weit zielbewußter vorgingen, waren die Franzosen mit allerlei Neuerungen auf dem Plan. Es ergriff sie jene „Rage du nouveau", die ein Kennzeichen ihrer Rasse und Eigenart ist, die unüberwindliche eitle Sucht, immer das Allerneueste auf allen Gebieten der Technik zu haben. Ohne Zweifel hat dies im Kriegsschiffswesen in hohem Grade befruchtend gewirkt und ist allen seefahrenden Völkern zugute gekommen, am wenigsten freilich den Franzosen selbst, die sich in der technischen Entwicklung des Kriegsschiffbaus seit den 70er Jahren von England, seit Beginn des 20. Jahrhunderts auch von Deutschland, den Vereinigten Staaten und Japan überholen ließen. Bis zur Mitte des Jahrhunderts aber wurden fast alle grundlegenden Neuerungen im Kriegsschiffbau in der Hauptsache von französischen Ingenieuren erfunden, erprobt und entwickelt. Um es nur kurz zu kennzeichnen, gehören hierher die Einführung der Radmaschine für kleinere Kriegsfahrzeuge in den 20er Jahren, der Ersatz dieses unbeholfenen Motors durch Schraubenmaschinen auch für Linienschiffe in den 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts; ferner die Einführung von Bombenwerfern auf besonderen Fahrzeugen (Monitoren), von Granaten als Hauptgeschützmunition (beides schon bald nach den napoleonischen Kriegen), dann in den 40er Jahren die Bewaffnung der Linienschiffe mit weit schwereren Geschützen als bisher, die Einführung des Seitenpanzers erst noch auf Holzschiffen, dann auch auf Eisenschiffen, die um die Mitte des Jahrhunderts die alten Holzschiffe zu verdrängen begannen. Das erste Schraubenlinienschiff (1849) war ebenso eine französische Konstruktion wie der erste gepanzerte Monitor (1853) und das erste größere Breitseitpanzerschiff (1858). Bis in die 60er Jahre marschierte Frankreich in dieser Hinsicht an der Spitze der Nationen und sah gerade im „Nagelneuen" ein wesentliches Merkmal seiner „Gloire".

Es war ganz selbstverständlich, daß ein in seiner ganzen Wesensart so entschieden nach außen gerichtetes Volk auf die Dauer auch politisch nicht im Schatten stehen wollte und konnte. Die fortwährenden Regierungswechsel, Revolutionen und Putsche in den ersten 40 Jahren nach dem Aderlaß der napoleonischen Kriege sind nicht nur Zeichen für die wachsende Volkskraft Frankreichs, sondern auch — genau wie vor der großen Revolution — für die Unzufriedenheit weiter Volkskreise mit den bestehenden politischen und sozialen Verhältnissen. Daher jubelte alles dem Erben des großen Korsen zu, als er 1852 als Napoleon III. die Republik stürzte und das Kaiserreich wieder aufrichtete. Seine aktive Außenpolitik brachte ihn nacheinander mit den Monarchien Mittel- und Osteuropas in kriegerischen Gegensatz; zum ersten Male seit 150 Jahren sah man im Krimkriege 1853—1856 den Union Jack neben der Tricolore brüderlich wehen. Von allen Kriegen des Zweiten Kaiserreichs, den deutsch-französischen, der ihm ein Ende machte, einbegriffen, bot nur der gegen Rußland geführte Krimkrieg Gelegenheit zur

Digitized by Google

Entfaltung der französischen Seemacht durch Deckung und Transport eines größeren Heeres von der Türkei nach der Krim. Die Leistungen in diesem Kriege waren auf beiden Seiten, auf russischer wie auf englisch-französischer, was die Flotten anbetrifft, so gering, daß es sich nicht lohnt, darüber zu sprechen; in bezug auf Organisation, Ausrüstung und modernes Schiffsmaterial zeigte sich aber die französische Flotte der englischen so überlegen, daß die Begeisterung der Engländer für das Bündnis mit Frankreich sehr bald in das Gegenteil umschlug und man in London beschloß, alles daran zu setzen, um den verlorenen Vorsprung wieder einzuholen.

Diese franzosenfeindliche Stimmung in England hielt mit wenigen Unterbrechungen (so besonders 1870/71 während des deutsch-französischen Krieges) an bis zur Errichtung der Entente cordiale im Jahre 1904, dem Geburtsjahr der heutigen Weltlage. Die Stimmung wurde noch wesentlich verschärft durch die geradezu stürmische Ausdehnung des französischen Kolonialbesitzes während des Zweiten Kaiserreichs in Nordafrika und während der Dritten Republik in Mittelafrika und Südasien. Da Frankreich nach seiner Niederlage 1871 nicht in der Lage war, mit der deutschen Armee und der englischen Flotte zugleich Schritt zu halten, so begann in den achtziger Jahren eine sog. „jeune école" den Kampf gegen die Seeherrschaft an Stelle des Kampfes um die Seeherrschaft zu predigen und in Verfolg dieses abwegigen Gedankens die Mittel des Kleinkrieges und die indirekten Waffen des Seekrieges, Handels- und Kreuzerkrieg, zu befürworten und auszubauen. Man wollte dadurch das völlig von der Seezufuhr abhängige England auch ohne Hochseeschlacht durch Unterbindung und Störung seines lebenswichtigen Seehandels in einem etwa möglichen Kriegsfalle zum Nachgeben zwingen. Nicht mehr der Unterschied der beiden Kampfflotten in Größe und Kriegsfertigkeit, sondern die Differenz zwischen der Verwundbarkeit beider Staaten gegen die indirekten Waffen des Seekrieges sollte maßgebend sein. England ohne tödliche Waffe, d. h. ohne starkes Landheer, wäre nach Ansicht der jeune école unterlegen. Darin aber kann man sich, wie gerade das Beispiel Englands im Weltkriege gezeigt hat, täuschen, denn auch heute sind große Heere jedenfalls schneller aufzustellen als eine leistungsfähige Flotte. Auch noch in andrer Hinsicht hatte die junge Schule Unrecht. Unter der Führung ihres tatkräftigen Hauptes, des Admiral Aube, wurde alle Energie auf den Bau von Torpedobooten und auf die Entwicklung eines für den Kreuzerkrieg besonders geeigneten Schiffstyps, des schnellen Panzerdeckkreuzers, geworfen, der auf diese Anregung hin in allen Marinen Heimatrecht erhielt und der Vorläufer der gewaltigen Schlachtkreuzer geworden ist, die im Weltkriege eine so große Rolle gespielt haben. Man schwelgte in Frankreich in den stolzen Erinnerungen an Tourvilles course au large im 17. Jahrhundert (vgl. den Abschnitt IV S. 277), vergaß aber, daß der Kreuzerkrieg allein ohne eine starke Kampfflotte als Rückhalt nach allen Lehren der Geschichte noch niemals einen Krieg entschieden hat. Auch dies hat der Weltkrieg in Hinsicht auf den Unterseehandelskrieg, der denselben grundsätzlichen Erwägungen entstammte, von neuem bewiesen. Daher vernachlässigte man in Frankreich jahrelang fast völlig den Ausbau der Schlachtflotte, und von diesem Rückschlag hat sich die französische Marine, nachdem man längst das Fehlerhafte der strategischen Aussichten eines reinen Klein- und Kreuzerkrieges eingesehen hatte, bis zum Weltkriege, ja bis zum heutigen Tage nicht erholt. Ein falscher Kurs im Kriegsschiffbau ist in Jahrzehnten nicht wieder gutzumachen.

In den letzten zehn Jahren vor dem Weltkriege hat Frankreich zwar versucht, seine arg vernachlässigte Schlachtflotte wieder aufzubauen, aber nur

Digitized by Google

mit mäßigem Erfolge und weit zurückbleibend hinter den englischen und deutschen Anstrengungen auf diesem Gebiete. Da die „Entente cordiale“ mit England die Sicherheit des Kanals und der nordfranzösischen Küsten in die Hand des Verbündeten legte, so erhob man in Paris wieder den alten Anspruch aus der Zeit Colberts und Ludwigs XIV., die Vormacht im Mittelmeer zu sein. Gleichzeitig warf man sich aber mit großer Tatkraft abermals auf eine neue Waffe des Seekrieges, auf das U-Boot. Alle großen Marinen verdanken Frankreich die technische Entwicklung dieser schwierigen Waffe aus den ersten bescheidenen Anfängen heraus, geleistet aber haben gerade die französischen U-Boote in der Probe des Ernstfalles herzlich wenig. Es war immer so in der französischen Marine, und es entspricht dies dem innersten Wesen des Volkes: Alle Neuerungen im Schiffbau, alle technischen Erfindungen und Verbesserungen, die sich im vorigen Jahrhundert, verglichen mit dem Schneckengang früherer Zeiten, wahrhaft überstürzten, erregten sogleich die lebhafteste Begeisterung im Volke, erzeugten die ausschweifendsten Hoffnungen in politischer und militärischer Hinsicht, fanden auch die geschicktesten Ingenieure zur praktischen Erprobung und Entwicklung, aber bald ließ die Begeisterung, auf andere Dinge und Ziele abgelenkt, nach, und der scheinbar errungene Vorsprung verwandelte sich nur zu bald in einen Nachteil den Mitbewerbern gegenüber, weil die großen Gesichtspunkte und die Stetigkeit fehlten. Les voyages de longue haleine sind eben nicht französische Art. Nur in einem war das französische Volk stets einig und ist begeistert seinen Führern gefolgt: in dem angemaßten Anspruch auf Vormacht und Vorherrschaft auf dem europäischen Festlande! Auch dies hat der Weltkrieg in erschreckendem Maße von neuem bewiesen.

XVI.

Wir sind damit an der Schwelle der Gegenwart angelangt. Die Schilderung der Vorgänge des Weltkrieges, soweit die französische Seemacht daran beteiligt war, liegt außerhalb des Rahmens dieser Arbeit, auch schon deshalb, weil gerade über die Tätigkeit der französischen Marine in diesem gewaltigsten aller Kriege die Quellen noch recht spärlich fließen — wahrscheinlich aus guten Gründen. Nur so viel sei gesagt, daß die französische Flotte so gut wie nichts im Sinne aktiver Kriegführung geleistet hat. Es scheint, daß die Großkampfschiffe meist halb abgerüstet in den Häfen gelegen haben und ihre schweren Geschütze für die Landkriegführung haben hergeben müssen. Nur die älteren Linienschiffe haben einen ebenso ruhmlosen wie verlustreichen Anteil an dem vergeblichen Versuch genommen, die Dardanellen-Durchfahrt im Frühjahr 1915 zu erzwingen. Später sind auch sie nicht mehr hervorgetreten. Den Seekrieg hat England allein bestritten — wenn man vom Kleinkrieg an den Küsten und vom Geleitdienst für Handelsschiffe absieht —, und es wußte, wozu es alle Anstrengungen und Opfer desselben auf sich nahm, denn den Weltkrieg hat nicht die französische Landmacht, sondern die verbündete angelsächsische Seemacht durch Beherrschung der atlantischen Zufahrtwege nach dem westlichen Kriegsschauplatz gewonnen. Die Franzosen aber haben sich allein auf den Landkrieg eingestellt, weil sie Vormacht auf dem Lande ausschließlich erstrebten. Heute ist als Ergebnis des Weltkrieges für die französische Marine deren völlige Bedeutungslosigkeit gegenüber den drei Großseemächten England, Nordamerika und Japan festzustellen*). Noch niemals — auch nicht nach den unglücklichen napoleonischen Kriegen, erst recht nicht nach den nicht minder unglücklich verlaufenen bourbonischen Kriegen — war die französische Flotte in ähnlichem Zustande des Abbaues und Verzichtes auf Macht

*) Vgl. „Marine-Rundschau“ 1921. Heft 3 und Heft 5.

Digitized by Google

und Geltung zur See. Für einen siegreichen Staat aber ist solches Beispiel ohne Vorgang in der Geschichte, noch dazu für einen Staat, der durch seine selten günstige seestrategische Lage und seinen ausgedehnten überseeischen Besitz gebieterisch auf das Meer gewiesen wird.

Werfen wir zum Schlusse noch rasch einen zusammenfassenden Blick zurück auf die wechselvolle, in stetem Auf und Ab von Erfolg und Mißgeschick, von klarer Erkenntnis und falscher Einstellung hin- und herschwankende Geschichte der französischen Seemacht in den letzten drei Jahrhunderten, seit also Frankreich zum Nationalstaat wurde. Betrachtet man die Kriege der Revolutionszeit und der napoleonischen Epoche als eine einheitliche Folge von Kriegen, was sie in Wirklichkeit waren, so hat Frankreich von der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts bis zum Beginne des 19., abgesehen von kleineren kriegerischen Zusammenstößen, seit 1688 sechs große Kriege geführt, bei denen es stets gegen die englische Seemacht zu kämpfen hatte. Bis auf einen, den nordamerikanischen Befreiungskrieg, waren alle diese Kriege Koalitionskriege, d. h. Frankreich hatte mit oder ohne festländische Verbündete gegen Koalitionen zu kämpfen, in denen stets England als die treibende, meist als die ausschlaggebende Macht vertreten war. Von uferlosen Plänen und Träumen festländischer Macht und Vorherrschaft immer von neuem aufgestachelt, hat das französische Volk in diesen langen 1½ Jahrhunderten nie eingesehen und trotz bitterster Erfahrungen auch nie einsehen wollen, daß nicht nur sein gefährlichster Feind auf dem Meere herrschte und Frankreich vom Meere ausschloß, sondern daß die lockendsten Aussichten für Frankreichs Größe und Ausdehnung gerade auf dem Meere lagen. In hundert Schlachten hat es auf dem Lande zu siegen verstanden, aber stets ist ihm der Siegespreis in diesen bald 150 Jahren von der feindlichen Seemacht mittelbar oder unmittelbar wieder entrissen worden. So kann man mit Recht über die französische Geschichte das strenge Wort Ratzels setzen: „Noch niemals hat das Meer Frankreich zu einer Weltmacht erziehen können."

Nur scheinbar bietet die Geschichte Frankreichs im 19. Jahrhundert ein anderes Bild. Es hat zwar mehrere Kriege geführt, aber auch wenn sie siegreich waren, ergaben sie für die französische Seemacht keinen unmittelbaren und dauernden Gewinn, trotzdem England nicht mehr auf Seiten der Gegner stand.

Auch der Weltkrieg macht hiervon keine Ausnahme. Zwar brachte er Frankreich eine ungeheure Stärkung seiner politischen Macht, aber diesen schwersten aller Siege verdankte es nicht eigner Kraft, sondern fremder Hilfe und erkaufte äußeren Glanz, „Prestige", mit Schwächung zur See. Da Frankreich seit 1815 die englische Seemacht nicht mehr im feindlichen Lager gesehen hat, gestattete ihm dies und dies allein, sich einen ungeheuren überseeischen Besitz in Afrika und Asien anzueignen. Heute, nach einem siegreichen Kriege, verzichtet es ausdrücklich mit seiner kümmerlichen „flotte de demain" auf die militärische Waffe der Seemacht. Große und entwicklungsfähige Besitzungen über See sind aber ohne starke Flotte auf die Dauer nicht zu halten, wie gerade die Geschichte Frankreichs sehr deutlich zeigt, denn keines der gewaltigen Gebiete, in denen einst stolz das Lilienbanner der Bourbonen wehte, Kanada, das ganze Mississippital, ganz Südindien, Gebiete, die zu den reichsten der Welt gehören, ist heute mehr in französischem Besitz. Wer auf dem Meere wehrlos ist und dennoch große Gebiete über See zu schützen hat, wird zum Spielball der großen Seemächte. Die Zukunft wird lehren, ob Frankreich von dieser geschichtlichen Regel eine Ausnahme machen wird. Fast scheint es, als ob man neuerdings auch in Paris einzusehen beginnt, daß Kolonialmacht ohne Flotte ein Widersinn ist. Darauf deuten wenigstens die neuesten Ansprüche auf eine starke Kampf- und U-Bootsflotte, die jene schwache „flotte de demain" der

Digitized by Google

ersten Nachkriegszeit weit übertreffen würde. Damit wird sich aber nach menschlichem Ermessen der alte Gegensatz zu England wieder einstellen, denn eine starke französische Flotte bildet allerdings bei Frankreichs unvergleichlich günstiger Flankenstellung zu den britischen Zufuhrwegen eine unmittelbare Gefahr für den Lebensnerv des englischen Weltreiches. Die englische Seemacht hat Frankreichs hochgespannte Ansprüche auf Weltgeltung und Vorherrschaft in Europa in jahrhundertelangen Kriegen immer wieder zuschanden gemacht, dieselbe englische Seemacht hat es im Weltkriege vor der Niederlage gerettet. Wird sich die Geschichte wiederholen?

„Durch Seefahrt und Kriege zwischen den Nachbarn zur Entwicklung zu reifen, war nun einmal die Bestimmung des Menschengeschlechts," sagt Ranke im einleitenden Kapitel seiner Weltgeschichte (Bd. I, S. 16). Mit gutem Vorbedacht hat der große Historiker die Seefahrt an die Spitze gestellt. Es ist nicht anders: Fragen der Seemacht beherrschen die Geschicke der Völker. Nur wer auf dem Meere mächtig ist, wird bei den kommenden Entscheidungen, deren Sturmwolken sich schon am Horizonte zeigen, auf der Weltbühne mitreden können. Frankreich ist wieder, wie in den Tagen Napoleons I., die Vormacht auf dem europäischen Festlande, und wie damals schwach zur See. Wird es diese angemaßte Vorherrschaft diesmal länger aufrechterhalten können als vor 100 Jahren? Die Antwort auf diese Frage wird voraussichtlich den Inhalt der Geschichte der nächsten Jahre oder Jahrzehnte bilden, sie wird vom Meere aus gegeben werden, denn immer noch ist der Dreizack Neptuns das Zepter der Welt!

Österreich-Ungarn als Seemacht.

Von Linienschiffsleutnant Frhr. Handel Mazzetti und Fregattenleutnant Igálffy von Igály.

VI. (Schluß.)

Mit einer Karte.

Der Seekrieg in der Südadria von der Erklärung des uneingeschränkten U-Bootskrieges bis Juni 1918.

Am 1. Februar 1917 wurde von den Mittelmächten nach langen vorausgehenden Beratungen der führenden Männer der uneingeschränkte Unterseehandelskrieg erklärt. Der Marinekommandant, Großadmiral Haus, welcher diesen Beratungen im deutschen Hauptquartier beiwohnte, trat ebenso wie die deutsche Seekriegsleitung für die Aufnahme dieser verschärften Maßregel ein und trat in dieser Beziehung dem österreichischen Außenminister Czernin entgegen. Bei der Rückfahrt nach Pola zog sich der Flottenchef eine schwere Krankheit zu, der dieser ungemein fähige, rüstige und bedeutende Mann nach 8 Tagen erlag. Es war ein sonderbares Zusammentreffen, daß ungefähr zur selben Zeit der italienische Flottenkommandant, Admiral Duca degli Abbruzzi, seinen Abschied nehmen mußte.

Der österreichisch-ungarischen Marine standen nur wenige leistungsfähige U-Boote zur Verfügung, der Schiffbau war zugunsten der Heeresausrüstung vollständig vernachlässigt worden, und selbst mit U-Bootsneubauten wurde erst nach dem ersten Kriegsjahre begonnen. Hingegen hatten die Deutschen ihre U-Bootsflottille im Mittelmeer wesentlich verstärkt. Die Entsendung des Leiters des

Digitized by Google

Werftwesens, Vizeadmirals Kraft, nach der Bocche di Cattaro Ende Februar, wie auch die Dalmatienreise des Stellvertretenden Chefs des deutschen Admiralstabes, Vizeadmirals Koch, ließ die mit Freuden begrüßte Annahme reifen, daß die deutsche Marineleitung energisch den Ausbau dalmatinischer U-Bootsstützpunkte in die Wege zu leiten gewillt war.

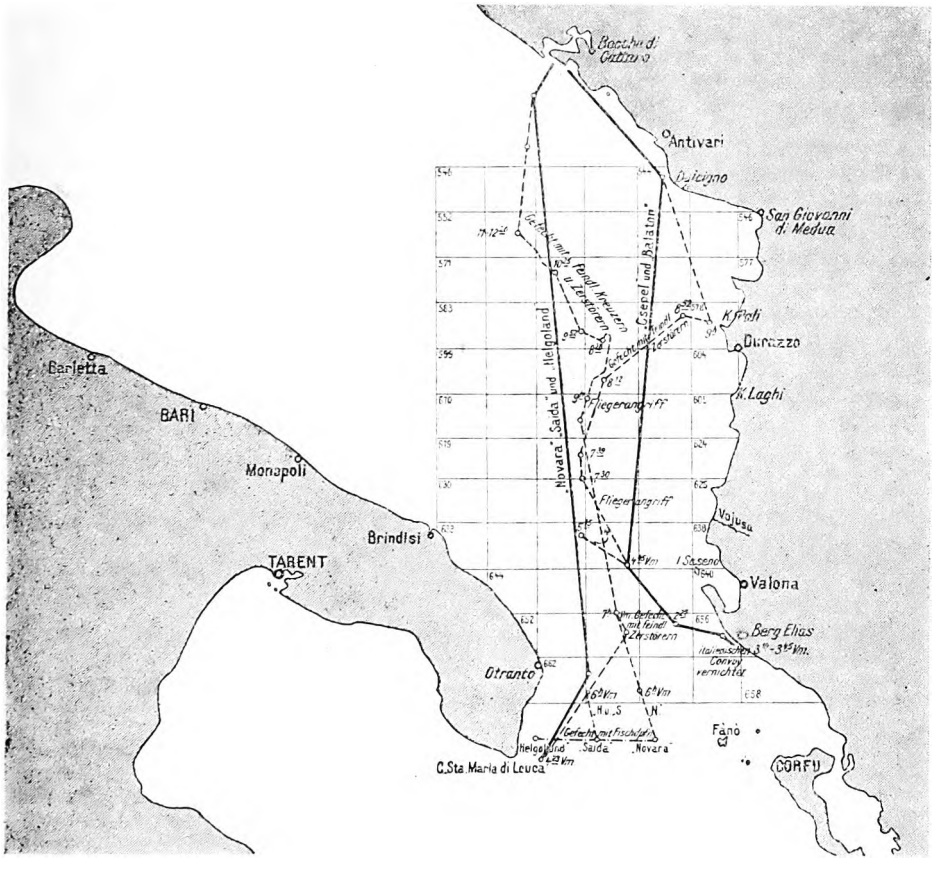
Auch das österreichische Flottenkommando hatte diesen Plan schon längst in sorgfältige Erwägung gezogen, doch verhinderte die technische Unvollkommenheit der österreichischen Industrie dessen Ausführung. Das Interesse Deutschlands und seine technische Hilfe gab nun den Ansporn zu unermüdlicher Arbeit, um dem deutschen Bundesgenossen die Durchführung seiner Pläne zu erleichtern. Der Ausbau des Stützpunktes im Golf von Cattaro, die Vergrößerung des Seearsenals sowie die Erbauung eines eigenen U-Bootshafens mit allen hierzu nötigen Anlagen dienten diesem Gedanken, und auf den großen Werften sowie im Seearsenal Pola waren U-Boote nach deutschem Muster sowie Haffmandenboote auf Stapel gelegt worden, welche ihrer Vollendung bereits entgegengingen. — Am 24. Februar war „Triglav" als erster der vier neuen Zerstörer in Fiume vom Stapel gelaufen; diese waren, wenn auch ebenso wie Typ „Csepel" den italienischen Neubauten unterlegen, doch eine wesentliche Verstärkung der Flottille. Leider blieben sie die einzigen Schiffsneubauten, welche bis Kriegsende in die Flotte eingereiht wurden.

Entsprechend dem ständig zunehmenden U-Bootsverkehr in der Otranto-Straße wurde auch die Flottille in der Bocche, soweit es die für die Flotte unerläßlichste Sicherung erlaubte, verstärkt. Neben dem Geleiten der Dampfer nach den albanischen Häfen war es ihre Hauptaufgabe, den feindlichen Sicherungsdienst in der Otranto-Straße zu beunruhigen. Wie schwierig es oft war, beiden Aufgaben gerecht zu werden, erhellt schon daraus, daß in den Wintermonaten die langen Sciroccounwetter den Dampferverkehr nicht nur empfindlich drosselten, sondern insbesondere die Ausschiffung in Durazzo zu gefahrvollen Manövern machte. Südlich des genannten Ortes standen etwa 40 000 Mann, deren Verpflegungsmöglichkeit von der See abhing. Der Stärke der Besatzungstruppen in Montenegro und Albanien entsprechend, mußte im Durchschnitt nach Antivari täglich, nach San Giovanni di Medua zweimal wöchentlich und nach Durazzo einmal wöchentlich ein Dampfergeleitzug abgehen. Die äußerst schwierigen Hafenverhältnisse sowie die Notwendigkeit, in Durz mittels Leichter die Ausschiffung durchzuführen, erschwerten dies sehr, und da ein Dampfer nur für höchstens 10 Tage Proviant fassen konnte, oft aber länger als diese Zeit zum Löschen benötigte, so mußten manchmal die eisernen Vorräte der Proviantdepots angegriffen werden. Es gab Zeiten, in denen die albanische Armee nur noch für wenige Tage Proviant hatte. Gleichzeitig mußte auch durch Spitalschiffe der Abtransport der Malariakranken fortlaufend durchgeführt werden, deren Zahl in den Sommermonaten erschreckend zunahm. Doch ungeachtet dieser ständigen Inanspruchnahme der Flottille konnten allmonatlich mehrere Vorstöße in die Otranto-Straße stattfinden, während gleichzeitig die Flieger Aufklärungs- und Bombenflüge gegen die feindlichen Hafenplätze ausführten. — Am 21. April 1917 wurde der italienische Dampfer „Japigia" von einer Torpedobootsgruppe (92 F, 94 F, 84 F, 100 M) südlich Valona gestellt und durch Torpedoschuß versenkt.

Einen Monat später (14. Mai 1917) wurden die Kreuzer „Novara" (Horthy), „Saida" (Purschka), „Helgoland" (Heyßler) und die beiden Zerstörer „Csepel" (Prinz Liechtenstein) und „Balaton" (Morin) zum Vorstoß in die Otranto-Straße angesetzt. Kreuzer und Zerstörer fuhren getrennt. Um 6,30 nachm. des 14. Mai waren die beiden Zerstörer aus dem Golf von Cattaro ausgelaufen und steuerten längs der albanischen Küste gegen Süd. Nachdem Valona passiert worden war — wie regelmäßig leuchteten um die Mitternachtsstunde die Scheinwerfer —, wurde in einen Kurs gesetzt, der 10 sm

Digitized by Google

von der Küste führte und in den von unseren U-Booten angegebenen Dampferkurs überging. Kurz nach 3 Uhr vorm. wurde ein aus 4 Fahrzeugen bestehender Geleitzug gesichtet; bei Annäherung erkannte man 3 Dampfer und einen Zerstörer, Typ „Espero". Dieser war sich anscheinend nicht im klaren, ob Freund oder Feind, und gab wiederholt Erkennungssignale ab. „Csepel" fuhr mit äußerster Kraft auf das Begleitfahrzeug los und eröffnete auf etwa 1000 m das Feuer, welches nur sehr schwach erwidert wurde. Gleich der zweite Schuß durchschlug allem Anschein nach ein Hauptdampfrohr; das Fahrzeug machte eine Wendung und blieb, von einer dichten Dampfwolke eingehüllt, liegen. Einige weitere, aus größter Nähe abgegebene Lagen verursachten unlöschbare Brände.



Vorstoß in die Straße von Otranto am 14. und 15. Mai 1917.

„Balaton" hatte inzwischen die Dampfer unter Feuer genommen, zwei derselben wurden von Torpedos getroffen, während der dritte, durch Artilleriefeuer schwer beschädigt, lichterloh brannte. Um 3 Uhr 45 Min. vorm. wurde das Gefecht abgebrochen, die Dampfer brennend und der Zerstörer im sinkenden Zustand zurückgelassen, da mit baldigem Erscheinen feindlicher Streitkräfte gerechnet werden mußte. Tatsächlich waren beim Passieren der Einfahrt von Valona um 4 Uhr 30 Min. Rauchsäulen zu sehen. 15 Minuten später waren die beiden Zerstörer auf dem Vereinigungspunkt der Kreuzer, 15 sm westlich Saseno, angelangt, fuhren von dort mit 25 kn bis 5 Uhr 15 Min vorm. den Kurs 315, um eine etwaige Annäherung feindlicher Streitkräfte aus der Richtung Brindisi zu beobachten, verkehrten um 6 Uhr 15 Min. den Kurs, um sodann um 7 Uhr NNW zu steuern und um 7 Uhr 30 Min. gegen Punta d'Ostro zur Heimfahrt zu wenden Die Zerstörer befanden sich, wie anbefohlen, etwa 20 sm backbord vor den Kreuzern, falls diese verabredungsgemäß am Vereinigungspunkt eintreffen würden.

Digitized by Google

In derselben Zeit hatten die Kreuzer die feindlichen Fischdampferlinien in der Otranto-Straße angegriffen. „Novara", „Saida" und „Helgoland" waren um 8 Uhr nachm. aus dem Golf von Cattaro ausgelaufen und steuerten auf die Position 10 sm west Spitze Talascia, einen Punkt, der um 3 Uhr 15 Min. vorm. erreicht wurde. Entsprechend dem Operationsbefehl steuerten die Kreuzer von hier ab divergierende Kurse und griffen bald darauf die in Sicht kommenden feindlichen Fischdampfer an. Während „Novara" die Drifterlinie im Osten, „Helgoland" diese im Westen umfuhr, steuerte „Saida" gegen die Mitte der Linie. Die Fischdampfer, es waren durchweg Engländer, kappten sofort ihre Netze und dampften mit ganzer Kraft gegen Brindisi. Sie wurden der Reihe nach von den Kreuzern unter Feuer genommen, wobei „Novara" 10, „Saida" 2 und „Helgoland" 8 Dampfer versenkte.

Einige derselben hatten das Feuer erwidert, und auf „Novara" zwei belanglose Treffer erzielt. Die zahlreichen im Wasser treibenden Netze erschwerten das Manöver und beeinträchtigten die Bewegungsfreiheit der Kreuzer. Auch das Retten der im Wasser Schwimmenden, wozu Boote gestrichen werden mußten, nahm viel Zeit in Anspruch. Der sofort einsetzende, äußerst rege feindliche Funkverkehr (die Führerdampfer waren mit Funkstationen ausgerüstet) alarmierte den Feind, und da Brindisi und Valona weit im Rücken der Kreuzer lagen und mit einem sofortigen Auslaufen der gegnerischen Streitkräfte gerechnet wurde, mußte auf die Verfolgung und Vernichtung der übrigen, nach Süden flüchtenden Dampfer verzichtet werden. Schon um 5 Uhr 23 Min. war auf eine Anfrage von „Saida" der Befehl von „Novara" eingelangt: „Wenn nichts Besonderes zu vernichten, ganze Kraft gegen Kampfplatz"*). Mit 24 kn Geschwindigkeit schlossen die Kreuzer aneinander an und vereinigten sich um 7 Uhr vorm. Bald nach 6 Uhr war bereits der erste feindliche Flieger in Sicht gekommen, der auf „Novara" erfolglos Bomben warf. Auf dem Vereinigungspunkt angelangt, wurde in den Kurs 329 übergegangen, „Novara" an der Spitze, im Kielwasser „Saida" und „Helgoland".

12 Minuten früher war vorne steuerbord Rauch gesichtet worden, und bald darauf erkannte man 4 Torpedofahrzeuge, 1 Typ „Mirabello" und 3 Typ „Fourge", welche Jagdkurs auf die Kreuzer hielten. Auf etwa 9000 m herangekommen, wendeten die feindlichen Zerstörer in Parallelkurs, und um 7 Uhr 10 Min. wurde auf Signalbefehl der „Novara" das Feuer gegen sie eröffnet. Nach 4 Minuten drehte das feindliche Führerschiff ab, und die Zerstörer kamen bald außer Sicht. Sie hielten anfangs auf das gut sichtbare Valona zu, wendeten aber in der Folge in großem Bogen und schlossen im Kielwasser der Kreuzer an, um weiter Fühlung zu halten.

Gleich nach Alarmierung des Kriegshafens Cattaro waren 6 Flugzeuge gegen Süden gestartet, denen nach etwa einer Stunde 4 weitere folgten. Schon um 7 Uhr 10 Min. langte die erste Fliegerdepesche auf „Novara" ein: 1 Typ „Quarto", 2 Typ „Indomito" im Felde 635‹. Die beiden Zerstörer „Csepel" und „Tatra" standen zu dieser Zeit, wie anbefohlen, etwa 20 sm vor den Kreuzern. Um 7 Uhr 35 Min. wurden von jenen in NW mehrere Rauchsäulen gesichtet, aus welchen sich nach kurzer Zeit die Mastspitzen und Kamine zahlreicher feindlicher Fahrzeuge abhoben. Das Führerschiff hatte die Silhouette des „Quarto", ihm folgten 2 Typ „Indomito" und 2 Typ „Mirabello"; ferner 2 Kreuzer Typ „Liverpool" sowie 2 andere Fahrzeuge; letztere kamen aber bald wieder außer Sicht. Um 8 Uhr 15 Min. eröffnete das feindliche Spitzenschiff das Feuer, welches gleich darauf von den beiden Zerstörern erwidert wurde. Ein Treffer auf dem feindlichen Führerschiff hatte zur Folge, daß dieses, von einer dichten Rauchwolke eingehüllt, ausschor. Ein feindlicher Zerstörer, welcher fast bis an die Minensperre von Durazzo vorgedrungen war, wurde von der Strandbatterie durch Schrapnellfeuer vertrieben. „Csepel" und „Balaton" erreichten um 9 Uhr Kap Pali. Der Feind wendete wieder gegen See und kam bald außer Sicht. Gegen Norden fahrend, wurde „Balaton" bei Menders von einem feindlichen U-Boot erfolglos mit Torpedo beschossen.

Unterdessen waren die 3 Kreuzer mit nördlichem Kurs weiter gefahren. Etwas nach 8 Uhr griffen die Flieger zum zweitenmal an, doch auch diesmal ohne Erfolg. Bald darauf kamen Steuerbord voraus Rauchwolken in Sicht, und die um 8 Uhr 20 Min. von „Csepel" einlangende Depesche ergab, daß die feindlichen Streitkräfte die Kreuzer abzuschneiden trachteten. Um 8 Uhr 45 Min. wurden noch weitere Rauchsäulen gesichtet, die von 1 Strich Backbord bis 5 Strich Steuerbord voraus verteilt waren. „Novara" hielt Kurs mitten auf den Rauch. Bei dem dritten Fliegerangriff um 9 Uhr war es leicht, den Bombenwürfen durch Manöver zu entgehen. Kurz darauf wurde an „St. Georg" die Gefechtslage funkentelegraphisch gemeldet mit dem Zusatz: „Auslaufen verspricht Erfolg." Die feindlichen Schiffe näherten sich im Jagdkurs von Steuerbord vorne; man erkannte 1 Typ „Quarto", 2 Typ „Liverpool" und mehrere Zerstörer des Typ „Indomito". Sie setzten wendend in konvergierendem Kurs auf die Steuerbordseite der Kreuzer, während

*) „Kampfplatz" irrtümlich statt „Vereinigungspunkt" depeschiert.

Digitized by Google

auch „Novara" etwas nach Backbord wendete, um sich zum Parallelgefecht zu legen. Auf der feindlichen Seite hängte sich der früher vorne befindliche „Quarto" an die Linie an, dem vorderen englischen Kreuzer die Führung überlassend. Zu dieser Zeit war frischer NO-Wind aufgesprungen, die See mit weißen Kämmen bedeckend.

Um 9 Uhr 28 Min. vorm. wurde gleichzeitig von beiden Seiten das Feuer eröffnet; „Quarto" hatte schon einige Minuten vorher auf große Entfernung wirkungslos geschossen. „Novara" schaltete um 9 Uhr 30 Min. den Nebelapparat ein und wendete nach Backbord, um ein Abschwenken vom Feinde vorzutäuschen. „Saida" nebelte ebenfalls kurze Zeit. Hierbei gerieten die Schiffe in den eigenen, vom Wind rasch in die Richtung der Wendung getriebenen Nebel, der den folgenden Schiffen die Bewegung des Vordermannes vollkommen verschleierte, so daß für Augenblicke Kollisionsgefahr entstand. Dies hatte auch den unfreiwilligen Positionswechsel „Helgoland"-„Saida" zur Folge. Als die Schiffe um 9 Uhr 38 Min. aus dem Nebel wieder herausfuhren, hatte sich das an Steuerbord befindliche Gros des Feindes bedeutend genähert. (Die erste gemessene Entfernung war 4500 m.) Der Zweck des Nebelmanövers, unsere geringere Artillerie zur besseren Wirkung zu bringen, war somit wohl erreicht. Anderseits waren die vorher achtern Fühlung haltenden feindlichen Zerstörer an Backbord auf 6000 m herangekommen und mußten zur Abwehr des anscheinend beabsichtigten Torpedobootsangriffes schleunigst unter Feuer genommen werden. Dies war die heftigste Phase des Feuerkampfes. Schon während des Nebelns wurden zahlreiche Einschläge rings um die Schiffe beobachtet, und nach dem Auftauchen aus demselben schossen unsere Schiffe auf beiden Bordseiten auf verhältnismäßig kurze Entfernung und in schnellem Tempo.

Die Wirkung des Feuers, sowohl des eigenen als auch des feindlichen, war aber infolge des Manövrierens und des dadurch bedingten raschen Wechsels der Richtelemente gering. Um 9 Uhr 44 Min. wurde, nachdem die feindlichen Zerstörer abgedreht hatten und um unsere Schlußschiffe herum dem Gros zustrebten, auf Backbord das Feuer eingestellt. Bald darauf war die Kiellinie wiederhergestellt, und es begann ein regelrechter Feuerkampf auf gleichem Kurs über Steuerbord mit den in Kiellinie formierten 3 feindlichen Kreuzern auf langsam sich vergrößernden Entfernungen (9 Uhr 45 Min. 6000 m, 10 Uhr 7500 m, 10 Uhr 20 Min. 8800 m, 10 Uhr 24 Min. 9800 m). Das gegnerische Feuer lag sehr gut, namentlich waren die Lagen nahe beieinander. „Novara" hatte darunter weitaus am schwersten zu leiden und erhielt eine Reihe von Treffern, davon je einen in den Kesselraum, die Maschinenwerkstätte, am Turm, wobei eigene Munition in Brand geriet und der Kommandant verwundet wurde, ferner einen Treffer bei der Mittschiffsbootswinde, welcher auch den Ersten Leutnant tötete. Obwohl die Tourenzahl der Kreuzer einer Geschwindigkeit von nur 24 bis 25 kn entsprach, kamen sie dem Feinde, wenn auch sehr langsam, vor. Da „Helgoland" in diesem Kampfe am wenigsten zu leiden hatte, wurde das bisher auf das zweite Schiff der feindlichen Linie gerichtete Feuer auf das Führerschiff verlegt. „Novara" hatte indessen signalisiert, daß sie Maschinenhavarie habe und nicht mehr lange fahren könne.

Unterdessen war „St. Georg", begleitet von „Tatra", „Warasdiner" und den Torpedobooten 88, 84, 99 und 100, aus dem Golf von Cattaro ausgelaufen und hatte um 10 Uhr 20 Min. Punta d'Ostro passiert, stand somit 50 sm vom Kampfplatze entfernt. Mit einem Eingreifen dieser Gruppe konnte daher vorderhand nicht mehr gerechnet werden. Um 10 Uhr 27 Min. war die Schußentfernung bis an die Grenze der Reichweite (10 000 m) gestiegen, und da beim Feinde das Feuer merklich abnahm, ja, sogar immer größer werdende Feuerpausen eintraten, so wurde es von uns nur zeitweise und flau erwidert. Um 11 Uhr 5 Min. verkehrte der Feind über Steuerbord den Kurs und stellte das Feuer ein, gerade zur Zeit, als die Lage kritisch werden konnte, falls „Novara" fahrtunfähig wurde. „St. Georg" war um diese Zeit noch 25 sm entfernt. Unmittelbar darauf verlangsamte sich die Fahrt der „Novara" derart, daß sowohl „Helgoland" als auch „Saida" vorschossen. Auf die im Passieren gestellte Frage: ›Wie schnell kann „Novara" fahren?‹ erfolgte die Antwort: ›6 kn‹. Doch blieb „Novara" um 11 Uhr 15 Min. bewegungslos liegen. „Saida" wendete über Backbord, um „Novara" in Schlepp zu nehmen. „Helgoland" über Steuerbord, um sich zwischen die manövrierenden eigenen Schiffe und den Feind zu legen, dessen Feuer auf sich zu ziehen und zu erwidern. Der Feind zog sich außer Schußweite im Süden um unsere Kreuzergruppe herum. Um 11 Uhr 29 Min. brach „Quarto", heftig feuernd, aus der feindlichen Linie zu einem Vorstoß auf, wurde jedoch von den Kreuzern unter Feuer genommen und wendete, auf 7300 m herangekommen, wieder ab. Um diese Zeit kam im Norden der Rauch der „St. Georg"-Gruppe in Sicht. Gleich darauf schien der Feind nochmals zum Angriff vorgehen zu wollen; die feindlichen Kreuzer wendeten in Front und mit deutlich sichtbarer hoher Bugwelle gegen die „Novara"-Gruppe. Der gegnerische Verband, welchem sich nun auch ein Kreuzer Typ „Nino Bixio" angeschlossen hatte, drehte, auf etwa 8800 m herangekommen, wieder ab und eröffnete das Feuer, wobei jedoch nur „Quarto" lebhaft schoß. Ein feindlicher Zerstörer kam mit

Digitized by Google

hoher Fahrt bis auf 6000 m heran, brach aber, heftig beschossen, den Angriff wieder ab. „Helgoland" fuhr während dieser Zeit langsam zwischen den mit dem Schleppmanöver beschäftigten Schiffen und dem Feinde auf und ab, das Feuer desselben erwidernd. Um 12 Uhr 7 Min. drehte der Feind endgültig ab, sich rasch in der Richtung Brindisi entfernend. Das Feuer wurde eingestellt, der Gegner hatte den Kampfplatz geräumt.

Um 12 Uhr 30 Min. vereinigte sich „St. Georg" mit der Kreuzergruppe und übernahm den Oberbefehl. Der Schleppzug hatte sich eben in Bewegung gesetzt; auf Signalbefehl übernahm „Helgoland" die Führung gegen die SW-Einfahrt der Bocche di Cattaro, während „St. Georg" als Schlußschiff fuhr. Im nahen Passieren begrüßten sich die Bemannungen der Kreuzer mit Hurrahrufen, wie sie freudiger wohl selten zu hören sind. Die Rückfahrt vollzog sich bei ausgiebiger Sicherung durch Zerstörer, Torpedoboote und Flieger ohne Zwischenfall. — S. M. S. „Budapest", welches von den Torpedobooten 91, 86 und 95 begleitet, um 1 Uhr 20 Min. aus dem Golf von Cattaro ausgelaufen war, schloß sich dem Verbande an. — U-Boot „27", welches zu derselben Zeit in der Südadria kreuzte, begegnete dem im Rückmarsch auf Brindisi begriffenen Feind und stellte einwandfrei fest: 2 Typ „Liverpool" („Falmouth"), 2 Typ „Marsala", 1 „Quarto", 2 Typ „Mirabello" und 6 Typ „Indomito". Das deutsche U-Boot „89" sichtete, gegen den Golf von Cattaro fahrend, 7 im Zickzack steuernde Schiffe und versenkte das Führerschiff, einen englischen Kreuzer.

Dieses mit größtem Schneid und hoher Umsicht durchgeführte Gefecht hatte einen durchgreifenden Erfolg. Die feindliche U-Bootssicherung in der Otranto-Straße war auf längere Zeit erschüttert, den U-Booten die Fahrt durch dieselbe wesentlich erleichtert. Der Feind hatte schweren Schaden erlitten und auch im Artilleriekampfe trotz seiner mehrfachen Überlegenheit nicht jenes Draufgängertum gezeigt, wie man es gerade von Engländern erwartet hätte. Die Artilleriewirkung der feindlichen Kreuzer war freilich gut, ihre materielle Überlegenheit aber auch bedeutend. „Novara" hatte 9 bis 10 Treffer erhalten, an Bord waren 12 Mann tot und zahlreiche Verletzte. „Saida" hatte 3 Tote, „Helgoland" 2.

Der Abbruch des Gefechtes in dem für unsere Kreuzer ungünstigsten Abschnitt findet keine Erklärung. Ein tatkräftigeres Vorgehen des Feindes wäre in diesem Augenblick von schwersten Folgen gewesen, da „St. Georg" noch zu weit vom Kampfplatz entfernt war, um rechtzeitig in das Gefecht eingreifen zu können. Auch hier zeigte sich, wie in den meisten anderen Fällen, die schlaffe Seekriegführung unserer Gegner.

Es war dies das letzte größere Gefecht. Die Überlegenheit des Feindes hatte sich schon stark fühlbar gemacht, sie nahm von Monat zu Monat zu und verhinderte von selbst die Wiederholung derartiger Angriffe. Wenn auch in den folgenden Zeitabschnitten noch weitere Vorstöße gegen die Otranto-Straße durchgeführt wurden, so mußten diese doch stets vor Beginn der Morgendämmerung abgebrochen werden, wodurch eine Auswertung etwaiger Erfolge unmöglich wurde. Bis Anfang Dezember 1917 hatte Deutschland seine U-Bootflottille im Mittelmeer auf einen Stand von 32 U-Booten gebracht, und von den 22 österreichisch-ungarischen U-Booten waren zeitweise 14 für den U-Bootskrieg im Mittelmeer bestimmt. Daß die Leistungen der deutschen U-Boote die österreichisch-ungarischen um ein Vielfaches übertrafen, lag wohl in erster Linie an der Minderwertigkeit unseres U-Bootsmaterials. Nur kleine und langsame U-Boote mit beschränktem Fahrbereich standen dem Flottenkommando zur Verfügung. Aber nichtsdestoweniger waren auch diesen schöne Erfolge beschieden. Weitaus an erster Stelle stand „U 14", Lin.-Lt. Ritter von Trapp, welcher auf seiner erfolgreichsten Fahrt August 1917 insgesamt 29 240 T Schiffe versenkte.

Der Feind trachtete mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln, den U-Booten die Durchfahrt durch die Otranto-Straße unmöglich zu machen, und die von ihm anfangs gegen Durazzo, später auch gegen die Bocche di Cattaro gerichteten Angriffe der Motorboote und Flieger sollten nicht nur die Verbindung mit Albanien stören, sondern auch die auslaufenden U-Boote belästigen. Erstere waren hauptsächlich Italiener, letztere vorwiegend Engländer. Außerdem waren feindliche U-Boote von der Bocche bis in die Otranto-Straße verteilt, um aus- und einlaufenden U-Booten aufzulauern. Ende Mai 1917 war ein deutsches U-Boot

Digitized by Google

vor der Bocche torpediert worden. Bald darauf wurde der Dampfer „Sarajewo" von einem feindlichen Motorboot vor Durazzo versenkt, am 19. März 1918 wurde der Dampfer „Linz" vor Rhodoni und zwei Monate später der Dampfer „Bregenz" kurz vor seinem Einlaufen nach Durazzo torpediert. So schmerzlich auch diese Verluste waren, so blieben sie doch nur Episoden ohne irgendwelchen Einfluß auf die weiteren Operationen. Der Unterseehandelskrieg sowie die Seetransporte nach Albanien wurden durch diese Zwischenfälle nicht im geringsten beeinflußt.

Der Wirtschaftskrieg — zu einem solchen war der Weltkrieg in seinem letzten Stadium ja geworden — forderte immer mehr und mehr die Abtretung starker Kräfte der Marine. Mit der Eroberung Rumäniens und der Besetzung der Ukraine stand die Verlegung der Donauflottille in die russischen Flußmündungen im engsten Zusammenhang, ebenso die Errichtung von Marinestationen am Schwarzen Meere und die Ausrüstung russischer Dampfer mit österreichisch-ungarischen Seeleuten, besonders mit technischem Personal. Die Abrüstung aller älteren Schiffe bis zur „Erzherzog"-Klasse war die Folge dieser Maßnahmen. Die freiwerdenden Geschütze sollten beim Ausbau der Bocchebefestigungen Verwendung finden, wurden aber auch teilweise dem Heere zur Verfügung gestellt. Die am 1. Februar 1918 in der Bocche ausgebrochene Marinerevolte — sie wird in der Folge genauer besprochen werden — gab den Anstoß zu großen organisatorischen Änderungen, die besonders bei der Besetzung der Kommandoposten zum Ausdruck kamen. Linienschiffskapitän v. Horthy, der erfolgreichste Führer österreichisch-ungarischer Seestreitkräfte, war vom jungen Kaiser zum Flottenführer ausersehen worden. Er genoß das uneingeschränkte Vertrauen aller. Seine Tapferkeit, Umsicht und Schneid und vor allem das ihm immer treugebliebene Kriegsglück bestimmten ihn von vornherein zum Flottenführer. Junge Kommandanten, die sich zum großen Teil schon auf der Flottille ausgezeichnet hatten, standen ihm zur Seite, und ein frischer Zug schien die durch das lange Im-Hafen-Liegen erschlafften Schiffsbemannungen zu neuem Leben zu erwecken. Man erwartete wieder neue Erfolge, und die Gleichgültigkeit, die bereits um sich gegriffen hatte, war wie mit einem Schlage verschwunden. Die Flotte exerzierte wieder, und wenn sich auch diese Übungen notgedrungen nicht über den Kanal von Fasana hinaus erstreckten, so trugen sie doch wesentlich dazu bei, die beinahe vergessene Kriegsbereitschaft von neuem zu beleben.

Die Verlegung der III. Division in den Golf von Cattaro sollte den dort stationierten leichten Streitkräften jenen Rückhalt gewähren, dessen sie von jeher bedurften. Mit ihr übernahm Kommodore Heyßler das Kommando über die Streitkräfte für den Golf von Cattaro. Als ältester U-Bootsoffizier der österreichisch-ungarischen Marine war er wohl am meisten dazu berufen. Die zeitweilig von der Bocche nach Pola abgehenden Flottillenstreitkräfte streiften längs der italienischen Ostküste ostwärts; Panzerzüge, welche die italienische Heeresverwaltung an gefährdeten Küstenpunkten stationiert hatte, schossen sich ohne Erfolg mit ihnen herum. Bei dem am 22. April von einer Zerstörergruppe gegen die Otranto-Straße durchgeführten Vorstoß wurde ein feindlicher Zerstörer lahmgeschossen. Die Annäherung überlegener feindlicher Streitkräfte machte es leider unmöglich, ihn zu vernichten.

Die gegen Durazzo, Antivari und die Bocche di Cattaro gerichteten feindlichen Fliegerangriffe nahmen stetig zu und wurden, ungeachtet der großen Verluste — nicht zum geringsten Teile hervorgerufen durch die für Flieger besonders ungünstigen Witterungsverhältnisse im Gebiete der Bocche —, mit einer Zähigkeit, wie sie Engländern eigen, durchgeführt. Ihr Stützpunkt war die in Otranto neu-

Digitized by Google

errichtete Flugstation. Diese Angriffe sowie die zunehmenden U-Bootsverluste durch die feindlichen Überwachungsstreitkräfte in der Otranto-Straße erheischten dringend einen energischen Vorstoß.

Admiral v. Keil, welcher als „Admiral zur allerhöchsten Disposition" das Marinekommando führte, hatte in richtiger Erkenntnis der früheren Gefechte zu diesem Vorstoß nicht nur sämtliche neueren Aufklärungsstreitkräfte, sondern auch die I. und III. Division bestimmt, welche sowohl ersteren als Rückhalt dienen sollten als auch die Aufgabe hatten, die gegen Norden vorstoßenden feindlichen Kreuzerverbände zu vernichten. Der Plan des Unternehmens war folgender: „Helgoland" und „Novara" mit den Zerstörern „Dukla", „Uszok", „Lika" und „Triglav" sollten bis südlich von Korfu vorstoßen und die dortigen Fischdampfer angreifen. „Admiral Spaun", „Saida", „Csepel", „Balaton" und „Orjen" sollten die englische Flugstation bei Otranto beschießen. Die III. Division hatte auf der Höhe des Drin-Golfes, die I. Division, in 2 Gruppen geteilt, seewärts davon in Aufnahmestellung zu gehen. Über 25 Flugzeuge und 10 U-Boote standen der Flottenleitung zur Verfügung. Bis zum 8. Juni waren sämtliche leichten Verbände in der Bocche di Cattaro versammelt. Am Abend desselben Tages liefen „Viribus Unitis" und „Prinz Eugen", von 4 Zerstörern und 10 Torpedobooten begleitet, aus Pola aus; Tagstation für den 9. war Tajer. Gegen 10 Uhr abends des nächsten Tages verließ diese Gruppe Tajer und steuerte durch die Kanäle von Lissa und Curzola südwärts, um für den nächsten Tag Slano anzulaufen. Unterdessen waren „Tegetthoff" und „Szent Istvan", von „Velebit" und 6 Torpedobooten begleitet, aus Pola ausgelaufen, mit Bestimmung Tajer als Tagstation.

Vor dem Auslaufen der beiden Linienschiffgruppen waren die U-Sucher der Station Pola in See gegangen, um gegen feindliche U-Boote zu sichern. Am 8. abends stellten sie ein feindliches U-Boot im Raume südlich Promontore fest und hielten mit diesem auch Fühlung, bis infolge störender Nebengeräusche gegen 11 Uhr abends dies unmöglich wurde. Diese dürften durch die auslaufenden Schiffe verursacht worden sein.

Um 4 Uhr vorm. empfing die Funkstation Pola folgende Zeichen: »ww ww ccc ccc da icq«*) und wurde diese Station von der Peilstation Promontore mit 110° gepeilt. Um 4 Uhr 30 Min. vorm. empfing Pola die Zeichen »www www ccc ccc da icq sk«*) und wurde um 4 Uhr 40 Min. in 130°, um 5 Uhr 15 Min. in 138° gepeilt. Es handelte sich hier höchstwahrscheinlich um ein feindliches U-Boot, welches mit seinem Horchapparat das Auslaufen bzw. Passieren der österreichischen Schiffe gehört hatte und erst gegen 4 Uhr, als es sich vor der Verfolgung durch die U-Sucher sicher fühlte, auftauchte und die angeführten Funkmeldungen abgab.

Der Führer der italienischen Motorboote (MAS = Motoscafo anti sommergibile) in Ancona (Rizzo) hatte wohl Kenntnis, daß eine Flottenunternehmung geplant war, doch waren ihm die Einzelheiten derselben unbekannt. Unter Premuda auf Lauer liegend, war er bereits im Begriff, nach Italien zurückzukehren, als er in der beginnenden Morgendämmerung Rauchwolken sah, hierauf in See noch zuwartete und bald darauf die Schiffe selbst erkennen konnte. Er selbst war infolge des Morgennebels nicht gesichtet worden, als ein Torpedoboot plötzlich Signale machte, auf die beiden Motorboote abhielt und das Feuer eröffnete. Diese schossen 2 Torpedos ab, setzten an und verschwanden. Sie kamen außer Sicht und wurden nicht verfolgt, da „Szent Istvan" von beiden Torpedos getroffen und in den Kesselräumen leck, dringender Hilfe bedurfte. „Tegetthoff" nahm das schwer havarierte Linienschiff in Schlepp, doch hielten die Schotten dem einströmenden Wasser nicht stand, und gegen 6 Uhr früh kenterte „Szent Istvan". Tagsüber verblieben die beiden Verbände in Tajer und Slano. Die Unternehmung wurde abgebrochen, sämtliche von Pola detachierten Fahrzeuge kehrten wieder dorthin zurück. Der noch am selben Tag einsetzende schwere Scirocco hätte ohnedies die Durchführung der geplanten Unternehmung unmöglich gemacht.

---

*) Die Bedeutung dieser angeführten Alarmsignale eines U-Bootes erhellen aus dem Circolare riservatissima Venezia 31. marzo 1916: ..... I Sommergibili muniti di radiotelegrafia in agguato, in caso di avvistamenti di unitá nemiche ripeterano i seguenti gruppi ad intervalli di 30 secondi finché lo riterrano opportuno: yyyy = navi nemiche dirigono a N, yyy = a W, yy = a S, y = a E (Ost); xxxx = navi nemiche dirigono a NW, xxx = a SW, xx = a SE, x = a NE; wwww = siluranti nemiche dirigono a N, www = a W, ww = a S, w = a E; zzzz = siluranti nemiche dirigono a NW, zzz = a SW, zz = a SE, z = a NE. Questi gruppi non saranno preceduti da segnale chiamata, né dal nominativo del sommergibile. Nessuna stazione radiotelegrafica deve rispondere ..... Comandante in capo, Revel. (Sinn ist sehr klar, Übersetzung dürfte unnötig sein.)

Digitized by Google

Es war dies die letzte großangelegte Aktion der österreichisch-ungarischen Marine. Der Mangel an neuzeitigen Flottillenfahrzeugen war die Hauptursache dieses Mißerfolges. Die Erkenntnis, daß selbst größte Opferfreudigkeit und Tatkraft die materielle Unterlegenheit dem Feinde gegenüber nicht auszugleichen imstande war, lag von diesem Tage an wie ein drückender Alp auf der ganzen Flotte.

Die Operationen in der Nordadria und das Zusammenwirken von Heer und Flotte.

Mit in aller Eile an die italienische Grenze geworfenen kleinen Truppenteilen hatte die Heeresleitung es vermocht, den nur äußerst langsam und vorsichtig vorgehenden, vielfach überlegenen italienischen Armeen am Isonzo Halt zu gebieten. Anfangs war es wohl beabsichtigt, bis auf die Höhe von Adelsberg zurückzuweichen, doch das zähe Aushalten der Truppe, unterstützt durch den so unerwarteten Angriff der Flotte am Tage nach der Kriegserklärung, hatte das Halten der vorderen Linie ermöglicht. Von welch schweren Folgen ein weiteres Vordringen der Italiener gerade für den Hauptkriegshafen Pola gewesen wäre, bedarf wohl keiner weiteren Erörterung.

Mit dem Erstarren der Front an der Isonzolinie begann auch der Ausbau des Schutzes der Stellungen zwischen Land und Wasser. Während die Italiener schon frühzeitig daran gingen, das Lagunengebiet und den Hafen von Grado einzurichten sowie die zahlreichen Kanäle als Nachschublinien zu verwenden, war man bei uns anfangs bemüht, mit Hilfe der in Triest unter Führung des Linienschiffsleutnants Banfield stehenden Flugzeugstaffel die feindlichen Verbindungen und Stellungen zu beunruhigen. Es gab wenig Frontabschnitte, in denen Flugzeuge so erfolgreich operierten und gerade in den kritischsten Lagen so entscheidend eingriffen, wie das nordadriatische Küstengebiet. Es würde den Rahmen der Darstellung weit überschreiten, wollte man die tollkühnen Flüge dieser jungen Seeflieger, allen voran Banfield, hier anführen. Er war der Schrecken der Italiener, sein Name war in Venezien sicher bekannter als in seinem Vaterlande. Er als einziger österreichisch-ungarischer Marineoffizier erhielt die höchste militärische Auszeichnung, das Maria-Theresien-Kreuz, eine gerechte Anerkennung seiner die menschliche Leistungsfähigkeit fast übersteigenden Zähigkeit.

Die in der ganzen Nordadria vorhandene geringe Meerestiefe begünstigte das Legen großer Minenfelder. Schon nach wenigen Monaten waren diese Gewässer von Freund und Feind derart mit Minen verseucht, daß ein Operieren großer Schiffe — abgesehen von der U-Bootsgefahr — äußerst gewagt war und der zu erzielende Erfolg bei Beschießung feindlicher Stellungen mit dem Einsatz nicht mehr im Einklange stand. Wenn auch das Flottenkommando sich in jener Zeit mit der Absicht trug, feindliche Positionen durch Schlachtschiffe niederzukämpfen, so kam es doch nie zur Ausführung derartiger Pläne.

Besonders während der XI., der kritischsten aller Isonzoschlachten, hätte das Armeeoberkommando gerne eine Mitwirkung der Marine gesehen. Es wurde dies auch in Marinekreisen erörtert, und Erkundungen wurden unternommen, von wo aus die Sdobba-Batterien und jene bis zur Aussa von den Schiffen beschossen werden könnten. Man erwog dies gründlich, fand auch Positionen für einzelne Schiffe, doch nur neuere mit weittragenden Geschützen hätten bei viel Glück im Schießen und sehr ruhiger See gegen die Sdobba-Batterien erfolgreich operieren können, da auch für jene eine gute Schußbeobachtung und Signalisierung, etwa von Duino aus, möglich gewesen wäre. Weiter westlich blieb man auf die noch sehr mangelhafte Beobachtung der Flieger und auf schwierigen Signalverkehr mit diesen angewiesen. Unsere schweren Zündergranaten hatten wohl sehr empfindliche Zünder, trotzdem wäre eine Wirkung bei dem Sand- und Sumpfboden nur bei direkten Treffern ermöglicht worden. Zahlreiche Fehlschüsse wären dem Feinde eher eine moralische Stärkung gewesen. Um Treffer zu erzielen, hätten die Schiffe vierkant vertäut werden müssen, was schon wegen der Strömungsverhältnisse äußerst schwierig gewesen wäre.

Digitized by Google

Bei der verhältnismäßigen Schwäche unserer Flotte — zählte doch eigentlich nur die I. und II. Division als brauchbares Kampfinstrument — war es der Standpunkt des Flottenkommandos, daß nur deren ungeschwächte Erhaltung vor der Möglichkeit einer Seeschlacht die Wirkung der »fleet in being« ausüben könne, und lehnte daher die Teilnahme an der Beschießung ab. Die „Erzherzog"-Klasse befand sich schon an der Grenze ihrer Schußweite. Sie hätte kaum moralisch auf den Feind gewirkt, der Verlust eines solchen Schiffes wäre aber für jenen ein „großer Erfolg" gewesen.

Als nach dem Durchbruch bei Karfreit die verbündeten Heere unaufhaltsam vordrangen, plante das A. O. K. eine Landung in der Nähe von Venedig. Man bereitete Dampfer in Fiume vor, doch gewann bald die Erkenntnis Oberhand, daß das zur Landung einer ansehnlichen Truppenmacht notwendige Dampfermaterial, selbst bei äußerster Ausnützung des Schiffsraumes, d. h. Zusammenpferchen der Leute in Anbetracht der kurzen Überfahrt, unaufbringbar war. Auch wurden dem Feinde die Vorbereitungen in Fiume bekannt, und dies hatte eine ganz besonders erhöhte Tätigkeit seiner U-Boote zur Folge. Wären die Vorbedingungen schiffstechnischer Art zu diesem Landungsplan auch möglich gewesen, so hätte man trotzdem die Ausführung desselben nie gutheißen können. Die äußerst ungünstige strategische Lage und artilleristische Unterlegenheit dieser Invasionsarmee bei nicht gewährleisteter Seeherrschaft würde dieselbe wahrscheinlich in verhängnisvolle Lagen geführt haben.

Die bis an die Piave vorgetragene Offensive der XII. Isonzoschlacht gab dem k. u. k. Heere den Hafen von Grado wieder zurück, der nun als Etappenstation für den Seeflügel eingerichtet wurde. Zur Entlastung der Landtransporte wurden flachgehende Fahrzeuge verwandt, welche von Triest aus den Seeflügel der Heeresfront mit Kriegsbedarf aller Art versorgten. Die Aufrechterhaltung und Sicherung dieser Verbindung sowie der Ausbau des Nachrichtennetzes, die Errichtung von Signalstationen, Strandbatterien und ausgedehnte Minensucharbeiten stellten neue große Anforderungen an die Marine. Sogar der Gardasee bekam wieder eine Flottille. Die Verlegung von Küstenpanzerschiffen nach Triest war die Folge all dieser Ereignisse, und am 15. November 1917 beschossen „Wien" und „Budapest", von 11 Torpedobooten gegen U-Boote gesichert, die italienischen Stellungen an der Piave.

Die für Mittelmeeroperationen nicht verwendbaren kleinen U-Boote wurden in Triest stationiert, um in der Nordadria zu kreuzen. Am 9. Dezember wurde das alte Linienschiff „Wien" im Hafen von Triest von einem italienischen Motorboot durch Torpedoschuß versenkt. Unsichtiges Wetter begünstigte den mit großem Schneid durchgeführten Angriff und ermöglichte es dem Motorboot, unbehelligt zu entkommen. Doch ungeachtet dieses Verlustes waren am 19. Dezember 1917 die beiden Linienschiffe „Arpad" und „Budapest" sowie der Kreuzer „Admiral Spaun", von 21 Torpedobooten begleitet, aus Triest ausgelaufen und nahmen die feindlichen Stellungen bei Cortellazzo unter Feuer. Mäßige Sicht erschwerte die Schußbeobachtung sehr und zwang zum vorzeitigen Abbrechen der Unternehmung.

In der Folgezeit spielten sich zahlreiche Fliegerkämpfe und Flottillenvorstöße in der Nordadria ab. Aber während die Flottillen der Gegner stets bestrebt waren, einem offenen Kampf auszuweichen, was ihnen auch dank ihrer überlegenen Geschwindigkeit fast immer gelang, hatten ihre Fliegergeschwader infolge erdrückender Übermacht die Vorherrschaft in der Luft errungen und griffen zu wiederholten Malen Pola an. Sowohl in mondhellen Nächten als auch an klaren Tagen zogen italienische, englische, französische und amerikanische Fliegergeschwader gegen den Kriegshafen und belegten ihn mit Bomben. Trotz dieser energisch durchgeführten Angriffe war der Erfolg jedoch gering; selbst der am 17. Juli 1918 mit 47 Flugzeugen geflogene Angriff — sie hatten 360 Bomben abgeworfen — richtete nur geringen Schaden an. Heldenmütig warfen sich die wenigen Abwehrflugzeuge in den fast aussichtslosen Kampf, und wenn es ihnen auch gelang, feindliche Flieger abzuschießen, so konnten sie die Bombenwürfe doch nicht verhindern und erlitten selber schwere Verluste.

Auch die in Ancona und Venedig stationierten U-Bootsflottillen hatten die Italiener wesentlich verstärkt; in ständiger Ablösung lagen feindliche U-Boote vor den drei Ausfahrtstraßen von Pola, kreuzten längs der istrianischen Küste und drangen in die Inselgewässer und in den Golf von Fiume vor. Unsere nach deutschem Muster organisierten U-Bootssuchflottillen, bestehend aus hierzu hergerichteten kleinen Küstendampfern, hatten die Aufgabe, im Zusammenarbeiten mit Flottillenverbänden und Fliegeraufklärung, diese zu bekämpfen. Ihren stets gleichlautenden Meldungen: „Fahrt des feindlichen U-Bootes verlangsamt sich, ein Motor fällt aus, Lenzpumpe in Tätigkeit, Ölflecke, feindliches U-Boot wahrscheinlich gesunken" wollte man anfangs keinen Glauben beimessen, und Meldungen hierüber gelangten nie an die Öffentlichkeit. Doch die nach dem Kriege gemachten Äußerungen italienischer Seeoffiziere besagten, daß mehr als 1 Dutzend feindlicher U-Boote der unermüdlichen Tätigkeit dieser U-Bootsucher zum Opfer gefallen waren. Ungeachtet dieser

Digitized by Google

Verluste konnten die Italiener, dank der ihnen zuteil werdenen Unterstützungen durch ihre Bundesgenossen, besonders durch die Vereinigten Staaten, den Kleinkrieg in der Nordadria mit ständig wachsenden Mitteln führen. Das Vordringen eines feindlichen U-Bootes in die Bucht von Bucari, nahe bei Fiume, das Versenken des Dampfers „Euterpe" bei Novaglia sowie der Angriff des Kletterbootes „Grillo" gegen Pola — freilich ohne Erfolg — sind die bedeutendsten dieser feindlichen kleinen Unternehmungen.

Um die im Hafen von Ancona liegenden feindlichen Motor- und U-Boote zu zerstören, wurde in Pola eine aus freiwillig sich meldenden Mannschaften bestehende Abteilung gebildet. Am 5. April morgens landete diese, von Schiffsleutnant Veith geführt, im Norden der Stadt. Am Morgen des nächsten Tages war es ihr gelungen, als geschlossene Abteilung (sie wurden für „Engländer" gehalten) unbelästigt in Ancona einzumarschieren und den Hafen zu erreichen, als sie von zwei Überläufern italienischer Nationalität verraten, von Italienern umstellt und nach kurzer Gegenwehr gefangen genommen wurde. (Die Abwesenheit sämtlicher feindlichen U- und Motorboote hätte auch bei Nichtverrat einen Erfolg der Abteilung unmöglich gemacht.) Dieser Handstreich sowie das Gefecht, das 2 Zerstörer und 2 Torpedoboote unter Führung des Fregattenkapitäns Luschin in der Nacht vom 2. auf den 3. Juli 1918 gegen eine dreifache Übermacht lieferten und in welchem der amerikanische Zerstörer „Cincinnati" versenkt wurde, der feindliche Verband sich der Verfolgung entzog, zeigen den in der k. u. k. Kriegsmarine bis in die letzten Tage des Krieges herrschenden Offensivgeist in besonderem Glanze. — Zahlreiche Konfidentennachrichten kündeten eine feindliche Flottenoffensive gegen Triest an; ihr Ausbleiben war nur ein weiterer Beweis, daß die Nordadria zum Ansetzen größerer Verbände zu wenig Manövrierraum bot, das Fahrwasser viel zu unsicher war; trotz ihrer erdrückenden Übermacht schreckten die Feinde vor der Ausführung zurück. Die Seefront der an der Piave stehenden Armee blieb bis zum Zusammenbruch unbelästigt, und erst dieser ermöglichte es den Italienern, ihre Flagge auf San Giusto zu heißen.

Der Zusammenbruch.

Die Kriegsvorbereitungen der Feinde erstreckten sich nicht nur auf rein militärische Gebiete, sondern sie wußten auch ein wohlorganisiertes Netz von Spionen und Konfidenten, insbesondere in der Monarchie, zu unterhalten. Diese Spionagezentralen wurden langsam und erfolgreich zu Propagandazentralen ausgebaut, die sich die vollkommene nationale Spaltung der Monarchie zum Ziel setzten. Die Führung in diesen noch unterirdischen Auflösungsbestrebungen übernahm nicht nur das freimaurerische Judentum unter dem Schlagwort der Internationale, sondern ganz hervorragend auch der nationale slawische Hochadel (Böhmen und Polen) *). Ein englischer Staatsmann hatte bald nach der Jahrhundertwende, als in seinem Kreise über den Nationalitätenhader der Monarchie gesprochen und deren Bestand angezweifelt wurde, den Ausspruch getan: „Wenn aber der Kaiser von Österreich sein Roß besteigt, dann folgen ihm alle seine Völker." Glänzend hatte sich dies in jenen denkwürdigen Augusttagen von 1914 bewahrheitet. Alle Nationen standen wie ein Mann hinter ihrem greisen Monarchen. Doch mit der Länge des Krieges begann diese suggestive Kraft immer schwächer zu werden. Unter den nichtdeutschen Nationen breiteten sich allmählich Zweifel aus, ob das Ausharren an der Seite des deutschen Volkes auch für sie eine Lebensnotwendigkeit sei. Die Saat der feindlichen Wühlarbeit begann aufzugehen, zuerst in den Gefangenenlagern und im Hinterland, dann aber auch in der Front. Der Nahrungsmangel förderte erschreckend die Verbreitung umstürzlerischer Ideen. Hunger und Nationalitätenzwist wirkten zerstörend auf das innere Gefüge der Monarchie, und nirgends waren beide Gefahren so mächtig entwickelt wie gerade in den südlichen Provinzen. Ungarn, welches als Kornkammer der alten Monarchie sich bewußt war, daß in diesem Krieg, der ein reiner Wirtschaftskrieg geworden schien, Österreich von ihm abhängiger war als umgekehrt, trachtete diesen wirtschaftlichen Trumpf auch politisch voll auszunützen und sich die Vorherrschaft im

*) Es ist ganz auffallend, daß der größte Teil dieses böhmischen Hochadels deutscher Abstammung ist und deutsche Namen trägt.

Digitized by Google

Osten und Südosten der Monarchie zu sichern. Hatte es in Friedenszeit eine Annäherung Rumäniens und Serbiens hintertrieben, so brachte es durch zu ausgesprochen chauvinistische Politik das Ergebnis fertig, die Kroaten, die mit ungeheuren Blutopfern und zähester Ausdauer gerade an den meist gefährdeten Stellen der Monarchie die Treue zur Dynastie besiegelt hatten, dem Hochverrat in die Arme zu treiben. Über 1848 und 1867 vorwärtsschreitend, war Ungarn mit den ihm gemachten Zugeständnissen noch immer nicht zufrieden, verleugnete aber gleichzeitig, daß andere Nationen der Monarchie dieselben oder ähnliche Rechte geltend machen könnten. Es ist daher keineswegs erstaunlich, daß die feindliche Wühlarbeit, von radikal-tschechischen Elementen gefördert, in den südlichen Provinzen fruchtbaren Boden fand.

Als am Tage der italienischen Kriegserklärung Österreich-Ungarns Flotte in See ging, war es eigentlich das letztemal, daß spontane Begeisterung die Angehörigen aller Nationen vereinte. Schon im folgenden Jahre traten Ereignisse ein, welche zeigten, daß dunkle Kräfte im Spiele standen. Doch waren zumeist Küstenländer italienischer Nationalität die Ursachen solcher Hochverratsfälle. Im Oktober 1917 kam es zur ersten schweren Meuterei. Tschechische Unteroffiziere des Torpedobootes „11" hatten, als das Boot bereits in See war, die Offiziere nach kurzer Gegenwehr niedergerungen und waren unter die italienische Küste gefahren, wo sie das Torpedoboot italienischen Behörden übergaben. — Schwere Streiks in Triest wie auch in Pola waren die Folge der schlechten Ernährungsverhältnisse im Winter 1917/18; doch sie waren nur die Einleitung zu der am 1. Februar ausbrechenden Bocche-Revolte. Die Bemannungen der großen Schiffe gaben, wie dies ja auch bei der deutschen Marine der Fall war, hierzu den Anstoß, während fast die gesamten Flottillen und U-Boote treu blieben. Diesen — sie standen unter Kommando des Linienschiffskapitäns Heyßler — war es nach zwei Tagen gelungen, mit Hilfe der eben von Pola zur Verstärkung einlaufenden III. Division und der gegen die Bocche in Marsch gesetzten Truppen die Meuterer zur bedingungslosen Übergabe zu zwingen. Wesentlich hatte dazu der Umstand beigetragen, daß die deutschen und ungarischen Mannschaften hinter ihren Offizieren standen und diesen die Niederringung der Meuterer ermöglichten. Es war im wahrsten Sinne des Wortes eine allslawische Bewegung, in der Tschechen, Polen, Slowenen und auch Kroaten sich brüderlich geeint hatten. Der folgende Prozeß aber zeigte, daß die Fäden im Hinterland zusammenliefen, und daß der Zweck schon dieser Bewegung die Zertrümmerung der Monarchie war. Von größter Bedeutung für die künftige Entwicklung war die Erkenntnis, daß auch die kroatische Nation nicht mehr voll verläßlich war, daß auch sie in der Hoffnung, ihre nationale Selbständigkeit zu erlangen, sich unseren Feinden zuwandte. Obwohl die Möglichkeit einer Klärung bestand und diese auch mit Hilfe des südslawisch-italienischen Gegensatzes im Gefüge der Monarchie durchführbar gewesen wäre, zog man es vor, den Jahrhunderte alten Weg der Kompromißpolitik weiterzuschreiten. Die Frage, ob ein derartiges politisches Experiment in zwölfter Stunde den Kriegsausgang noch wesentlich beeinflußt hätte, bleibt jedoch für immer offen. Allerdings tat ein namhafter tschechischer Politiker nach dem Zusammenbruch die bemerkenswerte Äußerung, daß um diese Zeit Kaiser Karl nahe daran gewesen sei, durch Neuordnung des Nationalitätensystems die Monarchie vor dem Zerfall zu retten. Diesen Augenblick stellte er als die bedrohlichste Gefahr für die Freiheitsbestrebungen des tschechischen Volkes dar.

Militärisch ging man jetzt nur daran, die Führungsverhältnisse der Kriegsmarine von Grund auf neu zu ordnen. Erzherzog Karl Stefan, welcher von jeher in Marinekreisen hohes Ansehen genossen hatte — er gehörte zu jenen wenigen

Digitized by Google

Erzherzögen, welche die Stufenleiter ohne Sprünge erklommen und mit den kleinsten Einzelheiten vertraut waren —, wurde von Kaiser Karl zur Marine entsendet, um ihm über die Zustände in ihr Meldung zu erstatten. Kriegserprobte jüngere Offiziere waren seine Berater gewesen, auf Grund ihrer Berichte klärte er den Kaiser auf. Der anfänglichen Absicht, die Marine unter Aufsicht des Generalstabes zu stellen, trat er schärfstens und mit Erfolg entgegen. Man begnügte sich, die Personalverhältnisse einer gründlichen Änderung zu unterziehen und alle älteren Schiffe abzurüsten. Horthy wurde außer der Reihe zum Kontreadmiral befördert und zum Flottenkommandanten ernannt. Er war der einzige eingeschiffte Admiral.

Schon vorher — wohl auf Drängen der deutschen Marineleitung — war man an den Ausbau der Bocche gegangen, und der Bau der Likabahn, den Ungarns Politiker im Frieden hintertrieben hatten, war in Angriff genommen worden. Endlich sollte Dalmatien eine leistungsfähige Bahn bekommen, die es mit dem Hinterlande verbinden und diesen kostbaren Besitz der Monarchie dem Welthandel erschließen sollte. Man trachtete fieberhaft, alles nachzuholen, was jahrzehntelanger kleinlicher Prestige- und Nationalitätenkampf unmöglich gemacht hatte. Diese Leistungen ähnelten aber schon allzusehr der Sauerstoffatmung des Sterbenden. Sie kamen zu spät!

Allerdings schien man in Ungarn den Ernst der Lage noch nicht zu erfassen. Kammeranfragen wegen Umänderung der Kriegsflagge blieben auf der Tagesordnung. Alle die gleißenden Schlagworte, die zum eisernen Bestande radikalchauvinistischer Politik gehörten, sollten ihre Erfüllung sehen, gestützt auf die Kornkammern und die nahrungswirtschaftliche Vorherrschaft. Aushungerung von außen und von innen! In Fiume, der ungarischen Hafenstadt, lebte man im Überfluß, im angrenzenden Dalmatien starb man Hungers. Im Sommer 1918 bereiste Tisza Dalmatien. Sein staatsmännisches Interesse zog ihn hin, da ja dieses Land theoretisch zur Stefanskrone gehörte und er die tatsächliche Angliederung sehnlichst erstrebte. Neuer Nährstoff für die nun wilder einsetzende feindliche Wühlerei! Die von Budapest seit Jahren im Schlepptau genommene Illusionspolitik der Wiener Regierung lag in den letzten Zügen. Das „Rette sich wer kann!" besorgten die Slawen mit erstaunlicher Findigkeit. Die bisher versteckte Zuneigung sämtlicher Slawen der Monarchie für den Feindbund war schon seit einem halben Jahre ein offenes Geheimnis, ihr offizielles Bündnis mit dem Feinde wartete nur noch des äußeren Anstoßes hierzu.

Anfang Juni 1918 war es den Italienern gelungen, an der albanischen Front einige örtliche Erfolge zu erzielen. Pflanzer-Baltin, welcher bald darauf das Oberkommando über die österreichischen Truppen in Albanien übernahm, hatte nicht nur die feindliche Offensive zum Stehen gebracht, er plante vielmehr die Eroberung Valonas. Die 9. Kavalleriedivision wurde von der Piave-Front abgezogen und von Fiume mittels stark gesicherter Dampfer abtransportiert. Anfangs war es wohl beabsichtigt, die Truppen in San Giovanni di Medua bzw. in Durazzo zu landen; doch die äußerst rege feindliche U-Bootstätigkeit machte dies unmöglich. Sie wurden im Golf von Cattaro ausgeschifft, und in langwierigen Fußmärschen gelangte die Division an die Vojusa. Schon waren alle Vorbereitungen getroffen, und endlich sollte dem Feind jener Stützpunkt entrissen werden, der als östliche Bastion der Otranto-Straße für ihn von so großer Bedeutung war. Für die k. u. k. Marine wäre die Einrichtung Valonas als U-Bootsstützpunkt von überragender Wichtigkeit gewesen. — Da begann am 15. September 1918 der Angriff der feindlichen Armee unter Franchet d'Esperay an der Balkanfront, und schon die Anfangserfolge waren so groß, daß an eine Offensive in Albanien nicht mehr zu

Digitized by Google

denken war. Am 22. September war die Verbindung zwischen den in Albanien stehenden österreichischen Truppen und der bulgarischen Armee endgültig zerrissen, und der am 29. geschlossene Waffenstillstand Bulgariens brachte das endgültige Ausscheiden dieses Bundesgenossen. Mit einem Schlage war die österreichisch-ungarische Heeresleitung vor ganz neue, völlig unerwartete Aufgaben gestellt. Es mußte ihr in erster Linie daran gelegen sein, die Truppen, und wenn möglich auch das ganze ungeheure Heeresmaterial, welches in Albanien lagerte, raschestens zurückzuziehen, um eine neue Front zu bilden. Da der Landweg nur mangelhaft war, mußten diese Transporte hauptsächlich über See durchgeführt werden. Die Zusammenziehung des gesamten verfügbaren Dampfermaterials sowie sämtlicher bei der Flotte entbehrlichen Flottillenfahrzeuge war die nächste Folge. Neue Minenfelder zum Schutze der Geleitzüge und der Küstenorte wurden ausgelegt, Flieger und U-Boote zur Sicherung ausgiebig herangezogen. Sämtliche österreichisch-ungarischen U-Boote — die für Mittelmeeroperationen bestimmt waren — wurden in der südlichen Adria zusammengezogen. Störungen dieser Rücktransporte durch den Feind, welcher nun auch durch amerikanische Motorbootsflottillen Verstärkung erhalten hatte, waren zu erwarten. Nur auf den Mangel jedes Tatendranges seitens desselben ist es zurückzuführen, daß die Geleitzüge nicht große Verluste erlitten.

Die einzige zu diesem Zweck unternommene Kriegshandlung der feindlichen Mittelmeerstreitkräfte war der am 2. Oktober 1918 mit starken englischen, italienischen, französischen und amerikanischen Kräften unternommene Angriff gegen Durazzo, das als Ausgangspunkt der Rücktransporte nur durch einige leichte und mittlere Batterien und durch schwache Minenverlegungen mangelhaft geschützt war. Im Hafen lagen außer einigen Dampfern die beiden Zerstörer „Dinara" und „Scharfschütze" und das Torpedoboot „87" zum Geleiten bereit. Schon frühmorgens belegten zahlreiche feindliche Flugzeuge Stadt und Hafen mit Bomben. Wenige Stunden darauf kamen über 30 feindliche Fahrzeuge in Sicht, darunter 4 Panzerkreuzer und 4 Kreuzer. Da ein Durchbruch nach Norden nicht mehr möglich war, beteiligten sich die 3 Torpedofahrzeuge an der Verteidigung des Hafens und trotz schwersten feindlichen Feuers gelang es ihnen, den mehrmals angesetzten Torpedoangriff italienischer Zerstörer und amerikanischer Motorboote abzuwehren sowie den geschossenen Torpedos auszuweichen. U-Boot „31", welches zur gleichen Zeit seewärts kreuzte, versenkte den englischen Panzerkreuzer „Roxburgh" (11 000 t) durch Torpedoschuß, während ein zweiter englischer Kreuzer, Typ „Chatham", auf eine Mine stieß und schwer beschädigt wurde. Der Feind brach den Angriff ab und kehrte in seine Ausgangshäfen zurück. Noch in der folgenden Nacht begleiteten die drei Torpedofahrzeuge, von denen lediglich „Scharfschütze" ganz unbedeutende Schäden erlitten hatte, einen Geleitzug nach dem Golf von Cattaro. Diese feindliche Unternehmung zeigte deutlich die äußerst schwierige Lage der in Albanien stehenden Truppen, brachte jedoch wiederum den Beweis, daß nur die mangelnde Angriffslust des Feindes durchgreifende Erfolge desselben verhinderte. — Am 11. Oktober 1918 wurde Durazzo endgültig geräumt. Sämtliche Transporte zur See wurden unter starker Bedeckung durchgeführt, und beim letzten derselben liefen auch die beiden Kreuzer „Helgoland" und „Novara" aus. Acht Tage darauf mußten San Giovanni di Medua und im weiteren Verlaufe des Rückzuges auch Antivari aufgegeben werden. Die Flottille hatte die schwere Aufgabe, alle Transporte zu decken, restlos erfüllt, die meisten Fahrzeuge waren fast jede Nacht in See. Diese äußerste körperliche und seelische Inanspruchnahme des Personals ließ zersetzende Einflüsse nicht aufkommen und verhinderte bis zum Ende die Lockerung der Mannszucht.

Ganz anders lagen die Verhältnisse in Pola, welches nicht nur in Untätigkeit

Digitized by Google

erstarrt, sondern auch durch die Nähe des Hinterlandes den auflösenden Einflüssen politischer Machenschaften viel mehr ausgesetzt war. Die ersten Gerüchte am 23. Oktober 1918 über bevorstehende Anschläge der Flottenmannschaften fanden anfangs nur wenig Gehör, doch machte sich die Bedenklichkeit der Lage überall bemerkbar. Das unsichere Gefühl dem Kommenden gegenüber, welches schon die Wilsondepesche vom 9. Oktober ausgelöst hatte, brach überall durch. Die Unklarheit im besonderen über die Zukunft der Flotte bei einer Gliederung der Monarchie in Nationalstaaten, wie dies das Manifest des Kaisers vom 24. Oktober vorgesehen hatte, lastete schwer auf allen Offizieren und erschwerte die Aufrechterhaltung der Mannszucht. Doch schon in den nächsten Tagen überstürzten sich die Ereignisse. Der 27. Oktober bereits brachte die allslawische Bewegung kraß an die Oberfläche, die Bande der Mannszucht waren vollkommen erschüttert, und die Matrosenräte gingen an ihre alles zerstörende Arbeit. Der Slowene Fregattenkapitän Koch, welcher schon seit längerer Zeit mit revolutionären Elementen konspirierte, stand an der Spitze dieser Bewegung, er war der Vorsitzende des Matrosenrates. Die Flotte hatte aufgehört, ein brauchbares Kriegsinstrument zu sein, und nur dem persönlichen und tapferen Auftreten Horthys gelang es, ein Ausarten der Revolution in eine Metzelei zu verhindern. Schiffskapitän Vukovich wurde vom südslawischen Nationalrat zum Flottenkommandanten ernannt. Nicht aus Eitelkeit oder nationalem Chauvinismus, sondern lediglich um seinen Kameraden die letzten Dienste zu erweisen, erklärte er sich hierzu bereit. Der Seemannstod war sein Lohn. Am 31. Oktober 1918 war die neue Flagge zum erstenmal auf sämtlichen Schiffen geheißt worden, und tags darauf wurde das Flaggenschiff „Viribus Unitis" von italienischen Marineoffizieren durch Sprengung versenkt. Vukovich, welcher während des ganzen Krieges treu zu seiner alten Flagge gestanden hatte, fand hierbei den Tod. Mit dem Heißen der neuen, bisher unbekannten Flagge hatte die k. u. k. Kriegsmarine aufgehört zu bestehen, alles Weitere gehört nicht mehr zu ihrer Geschichte. Doch auch noch über diese Ereignisse hinaus leisteten im südlichen Teile der Monarchie Teile der Flotte weiter ihre Dienste, freilich nicht mehr in der Erwartung eines kommenden Sieges, aber doch im Bewußtsein der Pflicht der Kameradschaft gegen ihre Kriegsgefährten des ehemaligen Heeres. Auch in der Bocche di Cattaro brachte der 1. November 1918 den Flaggenwechsel; hier jedoch — im Gegensatz zu Pola — blieb die Mannschaft treu zu ihren Offizieren; auf den Fahrzeugen der Flottille wurde der Bereitschaftsdienst streng gehandhabt. Erst der vollzogene Waffenstillstand, das Bekanntwerden der Auslieferungsbedingungen sowie das Einlaufen eines französischen Zerstörers als Parlamentär brachten auch hier die Ereignisse zum Abschluß*).

Die k. u. k. Marine hatte endgültig ihren Platz am Meere geräumt, ihre Flagge wird nie mehr wehen. Aber die Erinnerung an sie wird und soll noch Generationen hindurch fortleben. Die Seekriegsgeschichte aller Zeiten muß ihr einen hervorragenden Platz einräumen**). Daß dies so sei, ist der einzige Lichtblick denen, die der rot-weiß-roten Flagge mit Aufopferung und Freude dienten, gern und heldenhaft zu kämpfen und zu sterben bereit waren. Doch nicht nur als Kämpfer soll ihrer gedacht werden. Die Marine war auch ein kulturpolitisches

*) Die genaue Beschreibung der ereignisreichen Tage zwischen dem 20. Oktober und 10. November wäre wohl die Quelle einer Reihe interessevoller Aufschlüsse und Abschlüsse. Leider übersteigt dies jedoch bei weitem den zur Verfügung stehenden Raum und könnte höchstens gelegentlich gesondert zur Niederschrift gelangen.

**) Ein näheres Eingehen auf die heldenhaften Leistungen unserer Seeflieger gestattet die Kürze der Aufsätze nicht. Die k. u. k. Donauflottille und deren ruhm- und tatenreicher Anteil am Weltkrieg ist überhaupt nicht erwähnt, sondern es wird auf das vorzügliche Werk des Kommandanten Olaf Wulff im Verlage Seidel & Sohn, Wien, hingewiesen.

Digitized by Google

Denkmal des Deutschtums. Sie war der Mittler zwischen den deutschen Ländern und den südlichen Provinzen der Monarchie, war des Deutschtums mächtigste Stütze in der Levante und, es mag nicht zuviel gesagt sein, beinahe für Deutschland wichtiger als für die Monarchie. Sie war Großdeutschlands südlichster Stützpfeiler und stand treu und wehrhaft diese einsame Wacht. Ob Matrose oder Offizier, jedem wird die Erinnerung an seine Dienstzeit in der Kriegsmarine ein Quell der Freude sein, das Hohelied im jetzigen Elend, und doch ein so wehmutsvoller Rückblick auf den verlorenen Beruf. Das Meer hält die Liebe fest, wenn es auch für viele kein Wiedersehen mehr gibt. Und wenn auch die Sieger nichts mehr verschonten, uns alles raubten, eines können sie uns nicht nehmen: den Stolz, in dieser Marine gedient zu haben!

Gesamtverluste bei den Kämpfen in der Adria von Anfang Februar 1917 bis Kriegsende.

Österreich-Ungarn.

Linienschiffe: „Szent Istvan" (20 000 t; *12*·30,5 cm, *12*·15 cm, *18*·7,5 cm) 10. Juni 1918.
„Wien" (5600 t; *4*·24 cm, *6*·15 cm) 10. Dezember 1917.
Torpedobootszerstörer: „Wildfang" (400 t; *6*·7 cm; 28 kn) 4. Juni 1917 durch U-Boot.
„Streiter" (400 t; *6*·7 cm; 28 kn) 16. April 1918 von Dampfer gerammt.
U-Boote: „U 5" Nord-Fasana-Kanal durch Mine, wieder gehoben; „U 20" (Müller) Juli 1918, Nordadria; „U 23" (Bezard) Februar 1918, Otranto-Straße; „U 30" (Fähndrich) Mai 1917, Mittelmeerkreuzung.

Beim Feinde.

Da über die Feindesverluste dieser Periode keine genauen Daten vorliegen, muß eine Angabe derselben unterbleiben.

Indienststellungen.

Torpedobootszerstörer: „Dukla", „Uszok", „Lika", „Triglav", alle vier wie Zerstörer Typ „Csepel".
U-Boote: „U 20", „U 21", „U 22", „U 23" Haffmandenboote; „U 28", „U 31", „U 32", „U 40", „U 41", „U 43", „U 47" von Deutschland übernommen. Bei Kriegsende noch im Bau: „U 48 bis 53", „U 101 bis 110".

Aufteilung der an die jugoslawische Regierung*) übergebenen, von unseren Feinden „erbeuteten" k. u. k. Flotte. (Nach „Rivista marittima" 1921, Januarheft).

1. An England.

Linienschiffe: „Erzherzog Ferdinand Max", „Babenberg", „Arpad", „Habsburg", „Budapest", „Monarch".
Panzerkreuzer: „Sankt Georg", „Kaiser Karl VI", „Maria Theresia".
Geschützte Kreuzer: „Admiral Spaun", „Aspern", „Szigetvar", „Panther", „Leopard".
Torpedoboote: „50 E", „51 T", „53 T", „55 T", „56 T", „57 T", „58 T", „59 T", „8", „9", „10", „14", „18".

2. An Frankreich.

Linienschiffe: „Prinz Eugen", „Erzherzog Karl", „Erzherzog Ferdinand".
Geschützte Kreuzer: „Novara" (später „Thionville").
Torpedobootszerstörer: „Dukla" (Matelot Leblanc"), „Reka", „Pandur".
Torpedoboote: „13", „15", „16", „17".

3. An Italien.

Linienschiffe: „Tegetthoff", „Zrinyi", „Radetzky".
Geschützte Kreuzer: „Helgoland" („Brindisi") „Saida" („Venezia")

*) Die unter Nr. 2 und 3 gesperrt gedruckten Fahrzeuge sowie sämtliche unter Nr. 4 bis 7 aufgeführten Fahrzeuge wurden in die Flotte, alle anderen zum Abwracken übernommen.

Digitized by Google

Torpedobootszerstörer: „Lika“ („Cortelazo“), „Triglav“ („Grado“), „Uszok“ („Monfalcone“), „Orjen“ („Pola“), „Tatra“ („Farina“), „Csepel“ („Muggia“), „Balaton“ („Zenson“), „Huszar“, „Dinara“, „Velebit“, „Czikos“, „Turul“ „Uskoke“ „Scharfschütze“.
Torpedoboote: „52 T“, „1“, „2“, „4“, „5“, „6“.

4. An Griechenland.

Zerstörer: „Ulan“.
Torpedoboote: „98 M“, „99 M“, „100 M“, „92 F“, „94 F“, „95 F“, „96 F“.

5. An Jugoslawien.

Torpedoboote: „87 F“, „93 F“, „96 F“, „76 T“, „77 T“, „78 T“, „79 T“, „69 F“, „61 T“, „60 T“, „54 T“.

6. An Rumänien.

Torpedoboote: „82 F“, „83 F“, „84 F“, „74 T“, „75 T“, „80 T“, „81 T“.

7. An Portugal.

Torpedoboote: „85 F“, „86 F“, „88 F“, „89 F“, „90 F“, „91 F“.

Von den alten Torpedofahrzeugen wurden eines in Frankreich, alle andern in Italien abgerüstet. Von den vier Minenlegern („Chamäleon“, „Dromedar“, „Salamander“, „Basilisk“) wurden zwei in England, zwei in Frankreich abgerüstet.

Zur Frage des Unterwasser-Linienschiffs*).

Von Kapitänleutnant (J.) Fechter.

Während des Krieges war das deutsche Unterseeboot die Waffe, die auf allen Meeren den Feinden am stärksten Abbruch tat und die daher von ihnen als das barbarischste aller Kriegsmittel hingestellt wurde, das unbedingt wieder abgeschafft und verboten werden müßte. Uns wurde dieses Verbot durch den Frieden von Versailles diktiert. Aber schon die Konferenz von Washington zeigte klar und deutlich, daß außer England, dessen besonderes Interesse auf der Hand liegt, kein anderer Staat gewillt war, diese im Kriege so bewährte Waffe jemals wieder aus der Hand zu geben; im Gegenteil, Frankreich hatte an unserem Beispiel gelernt, daß eine starke U-Waffe in seiner Hand ein gutes Druckmittel gegen das mit ihm verbündet gewesene England sei, und stellte seine Flottenbaupolitik mehr als bisher auf das U-Boot ein. Neben dieser klaren französischen Erkenntnis der bis jetzt erreichbaren und erreichten Anwendungsmöglichkeit des U-Bootes trat in England durch die Presse eine Meinungsverschiedenheit darüber zutage, ob es besser wäre, die kostspieligere Überwasser-Flotte abzuschaffen und den Schwerpunkt der ganzen Seemacht in die U-Waffe (und das Flugzeug) zu verlegen, oder das U-Boot wie bisher nur als Sonderwaffe zu betrachten. Es wurde sogar heftig angezweifelt, ob das Überwasser-Linienschiff überhaupt noch eine Daseinsberechtigung habe und ob man nicht an seiner Stelle lieber U-Boote von der Größe und Bewaffnung des Linienschiffes bauen sollte, das alle Vorteile des Überwasser-

*) Es wäre interessant und erwünscht, wenn zu diesem Thema weitere Ansichten zu Worte kämen. An sich liegt es menschlich immer nahe, daß epochemachende technische Neuerungen von der Mehrzahl der Praktiker angezweifelt werden. Die Geschichte der Technik ist reich an solchen Beispielen. Gerade in der Waffentechnik aber ist man heute im Begriff, die Persönlichkeit in bisher unbekannter Weise durch die Maschine zu ersetzen — Fernlenkboote, -flugzeuge, -Panzerkraftwagen usw. —, so daß es wohl am Platze erscheint, die Grenzen, die solchem Streben immer gesetzt sein müssen, im Einzelfalle zu erörtern, wie es hier geschieht. Die Schriftleitung.

Digitized by Google

Kampfschiffes mit denen des U-Bootes vereinigte. Schon während des Krieges war man in England dazu übergegangen, die Wasserverdrängung und die Geschwindigkeit der U-Boote zu steigern, um ihnen hierdurch die Teilnahme an einer Seeschlacht zu ermöglichen. Aus diesen Erwägungen heraus entstanden die englischen E-Boote und später die K-Boote. Letztere besaßen bereits eine Wasserverdrängung von 1910 t über und 2600 t unter Wasser. Als Antriebsmotoren besaßen sie Dampfturbinen, die ihnen eine Überwassergeschwindigkeit von 24 kn geben sollten. Ihre Bewaffnung war verhältnismäßig schwach. Beide Typen haben sich nicht bewährt. Besonders die K-Boote hatten mehrfach bedenkliche Unfälle, die zu ihrer Zurückziehung aus der Front führten (vgl. Marine-Rundschau 1921 S. 317). In den M-Booten schuf England einen Unterwassermonitor mit 1620 bzw. 1980 t Wasserverdrängung, der sogar ein 30,5 cm-Geschütz trug. Aber auch dieser Typ scheint nicht den Erwartungen entsprochen zu haben, denn er ist eine Einzelerscheinung geblieben. Man hat also den Sprung vom U-Boot zum Unterwasser-Linienschiff, augenscheinlich auf Grund der gewonnenen Erfahrungen, nicht zu machen gewagt, und die Lösung dieser Frage steht noch offen. Wenn auch zur Zeit der Kampf um dieses Problem verstummt und einstweilen zugunsten des Überwasser-Linienschiffes entschieden ist, so ist es vielleicht doch nicht uninteressant, hierüber einmal die Ansicht eines U-Bootsfahrers zu hören, zumal da auch unsere Tageszeitungen und Fachzeitschriften, allerdings mehr berichtend, sich dazu geäußert haben.

Ich gebe ohne weiteres zu, daß es möglich ist, ein U-Boot von etwa 10 000 t zu bauen, es entsprechend zu panzern und mit schweren Geschützen zu bestücken. Auch solch ein „Boot" kann über und unter Wasser seefähig und stabil sein; es würde tauchen, unter Wasser fahren und auftauchen können. Der einzige Unterschied liegt nur in den Abmessungen und der Mächtigkeit der Anlagen, durch welche die Lage des Bootes unter Wasser bestimmt wird, wie Tiefenruder, Regler- und Trimmtanks mit ihren Antriebsmaschinen und Pumpen und der Preßluftanlage als ultima ratio des U-Bootsfahrers. Das ginge alles, aber an einen Unterseehandelskrieg, so wie wir ihn führten, wäre mit einem derartigen Fahrzeug nicht mehr zu denken.

Die Frage des Unterwasser-Linienschiffes ist meines Erachtens keine Materialfrage, kein technisch zu lösendes Problem, denn es ist bereits gelöst, sondern sie ist eine Personalfrage. Es ist kein Zufall, daß das Gehirn des U-Bootes, der Turm und die Zentrale, in der Mitte lagen und in ersterem der militärische Gedanke, in letzterer der technische Gedanke seinen Sitz hatte. In diesem letzteren Raume war die gesamte Tauchtechnik konzentriert, alles wurde hier ausgeführt. Ein U-Boot ist ein Apparat, mit dem der Mensch, der ihn handhabt, bis ins kleinste verwachsen sein muß. Daher war es das Gegebene, alle tauchtechnischen Einrichtungen auf einen kleinen Raum zusammenzudrängen. Unsere Erfolge mit den kleinen und mittleren Booten sind zum großen Teil auf die Konzentration dieser Einrichtungen zurückzuführen. Amerikanischen Zeitungen zufolge sind die neuesten S-Boote der Vereinigten Staaten auf Grund der Erfahrungen erbaut, die sie an unseren ausgelieferten U-Booten gemacht haben, und die amerikanische Presse ist des Lobes voll über diesen Typ und gibt ohne weiteres zu, daß er unseren Booten nachgebaut wurde. In der Zentrale der kleinen und mittleren Boote sah man selbst alles, was geschah, was versagte; man brauchte auf keine Meldung zu warten, sondern konnte in dem Augenblick des Versagens die Gegenmaßnahme treffen. Die Schottüren waren offen, man sah von der Zentrale auch das, was im Bug- und Heckraum vor sich ging. Man sah, wenn irgendwo ein Wassereinbruch erfolgte, konnte sich durch Rufen, durch Zeichen bis in die hinterste Ecke verständigen. Man

Digitized by Google

hatte das Boot vollkommen in der Hand. Das Personal war stets unter den Augen des Vorgesetzten, es konnte nicht dösen, schlafen, etwas vertuschen; man sah und hörte alles. So war es auf den kleinen und mittleren Booten einschließlich der Ms-Boote.

Dann kamen die Kreuzer. Der Name hatte schon bestimmend auf die Konstruktion gewirkt. Man wollte nicht mehr ein Boot, sondern einen Kreuzer mit allem, was dazu gehört. Die mit der Größe dieser Schiffe an die Konstrukteure herantretenden Aufgaben waren glänzend gelöst. Aber um diese Menge neuer Einrichtungen bedienen zu können, dazu gehörte ein größeres Personal, und zwar ein ausgesucht zuverlässiges Personal. Die Wohnräume waren beschränkt, und daher war die nötige Besatzung nicht unterzubringen. Eine Menge hervorragend guter technischer Einrichtungen mußte ausgebaut werden, um den U-Kreuzer handlich zu gestalten. Trotzdem war die Übersichtlichkeit durch seine Größe verlorengegangen. Die Zentrale war geteilt, es gab eine obere Kommandozentrale, die nur die Tiefensteuerung, die Preßluftanlage und die Signalmittel enthielt, und eine untere Betriebszentrale, in der die übrigen tauchtechnischen Einrichtungen, wie die Lenzpumpen und Flutventile, untergebracht waren. Man wußte nie: Saugt die Hauptlenzpumpe oder saugt sie nicht? Erst am Fallen oder Steigen des Tiefenmanometers erkannte man die Wirkung, und dann war es fast immer zu spät, dann war man in den meisten Fällen schon zu hoch oder zu tief und mußte nun Gewaltmaßregeln anwenden. Denn die träge Masse des Kreuzers reagierte erst auf sehr grobe Mittel. Genau so war es mit der Trimmlage. Die Trimmpumpen standen im Bug- oder Heckraum. Sie wurden von der Zentrale aus geschaltet, wieder trat die Frage auf: Saugt sie oder saugt sie nicht? Muß man Preßluft draufsetzen? Tat man es, dann vergaß der Mann im Bugraum, auch wenn es gelang, rechtzeitig den Trimm zu ändern und das Boot zu halten, sicherlich den Trimmtank zu entlüften, was er nach jedem Laufen der Pumpe tun sollte, und das nächstemal trat bestimmt ein Versager ein, und das nächstemal war sicherlich der Augenblick, in dem der Kommandant schießen wollte. Der Kreuzer schnitt unter, Angriff und Angriffsmöglichkeit waren verdorben. Lichtmeldeanlagen, Telephone, Sprach- und Schallrohre waren eingebaut, es nützte alles nichts, die Übersichtlichkeit war mit der Größe des Kreuzers verlorengegangen. Man war durchaus auf das Personal angewiesen und mußte sich darauf verlassen. Gegenmaßnahmen konnten meistens erst nach Einsetzen der Wirkung getroffen werden und dann natürlich mit allen Mitteln. Die Meldung hinkte hinterher oder blieb ganz aus. Ein Beispiel: Man lag im feindlichen Feuer, das Einschlagen der Geschosse dröhnte im Boot, man tauchte und bekam keine Meldung, ob irgend etwas leck geworden war. Rußland ist groß, und Väterchen ist weit.

Das Tauchklarmachen, d. h. das Abrevidieren aller Verschlüsse, durch die Wasser ins Boot eindringen konnte, auf Dichtsein dauerte, wenn man es nach der Tauchvorschrift selbst machte, allein 1½ Stunden. Wie lange dauert dann das Abrevidieren eines Linienschiffes durch eine Person, die für alles verantwortlich ist?

Ich gebe also die Möglichkeit des Baues eines solchen Unterwasser-Linienschiffes zu. Gebe auch zu, daß durch weitere Kontrollapparate und Verblockungen eine größere Gewähr für die richtige und rechtzeitige Ausführung der gegebenen Befehle geschaffen werden kann und daß dadurch ein solches Fahrzeug wieder fester in die Hand des Führers kommt, als es auf unseren ersten Kreuzern der Fall war. Aber das Mittel, sich durch schnelles Tauchen einer Gefahr zu entziehen, kann es nicht mehr benutzen. Ein Überwasser-Gefecht führen, es abbrechen und tauchen, ist bei ihm sicherlich ein Manöver, das Zeit erfordert, und außerdem gehört ein fabelhaft gutgeschultes und aufeinander eingespieltes Personal dazu. Mit einem

Digitized by Google

solchen Fahrzeug kann auch ein Unterwasser-Angriff nicht mehr gefahren werden. Der beste Tiefensteuerer wird das Fahrzeug, wenn es einmal Bestreben hat, vor- oder achterlastig zu werden, nicht mehr mit den Tiefenrudern und den Trimmtanks auffangen können. Die Bewegungen der großen Masse eines solchen Schiffes sprechen nur auf sehr kräftige Mittel an, und vor allem, die Wirkung dieser Mittel erfordert Zeit und hinkt daher nach. Im kleinen und mittleren Boot übersah man den langen Raum, man fühlte die kommende Bewegung und handelte dementsprechend im voraus, bevor die gefühlte Bewegung einsetzte.

Im Anfang des Krieges mangelte es an ausgebildetem Personal infolge der ständigen Vermehrung der U-Boote. Die Frontboote mußten neues Personal an Bord nehmen und das gute, eingefahrene abgeben. Sie taten es schweren Herzens, manchmal auch nicht. Ich sollte am Tage, bevor ich ins Mittelmeer ging, meine beiden eingefahrenen Maschinisten abgeben. Einen behielt ich an Bord, und mit dem anderen machte ich einen glänzenden Tausch. Alles kam beim U-Bootfahren auf ein tadelloses gegenseitiges Verstehen an. Auf dem Kreuzer gegen Ende des Krieges hatte ich einen Teil meines alten Personals, einen Teil unausgebildeten Großschiffspersonals und einen Teil im U-Bootdienst bereits angelernter Rekruten. Wir hatten keine Gelegenheit, uns an der Front aufeinander einzuspielen. Eine Fahrt habe ich mit dem Kreuzer gemacht; es ging, aber es ging nicht besonders gut. Die Größe des Fahrzeuges stand dem Hand-in-Hand-Arbeiten hinderlich im Wege. Beim U-Bootfahren spielen die gegenseitigen persönlichen Beziehungen eine so große Rolle wie auf keinem anderen Schiff. Gegenseitiges Vertrauen ist das Grundelement für das Unterwasserfahren. Auch hier werden Führernaturen am glücklichsten fahren. U-Boote von jeder Größe bauen ist eine verhältnismäßig einfache Sache, aber U-Boote von jeder Größe fahren ist nur mit dem ausgesuchtesten Personal möglich, das fest in zwei Händen liegt, in der des Kommandanten und in der des Leitenden Ingenieurs, und diese beiden müssen sich wiederum die Hand reichen. Je größer das Boot, desto schwieriger ist es, mit ihm zu fahren.

Sir Aukland Geddes, der englische Botschafter in den Vereinigten Staaten, hat einmal, vor etwa zwei Jahren, von einer Kriegsmöglichkeit zwischen Amerika und England gesprochen. Angenommen, beide Staaten besäßen Unterwasser-Linienschiffe und wollten mit ihnen den Krieg an die feindliche Küste tragen. Über Wasser mögen es schnelle und seetüchtige Fahrzeuge sein. Sie kommen ungehindert hinüber, und dort tritt ihnen nur die veraltete Überwasser-Linienschiffsflotte entgegen, die ihnen artilleristisch zum mindesten an Stückzahl, wenn nicht auch an Kaliber überlegen ist. Trotz ihrer artilleristischen Unterlegenheit nehmen die Unterwasser-Linienschiffe den Kampf auf. Die Folge wird sein, daß sie ihn bald abbrechen müssen, weil jeder Treffer sie ihrer Tauchfähigkeit berauben würde. Um unversehrt zu bleiben, müssen sie also, bevor sie getroffen sind, tauchen. Auch das gelänge. Aber nun sollen sie sich der feindlichen Wirkung durch eine vielleicht tagelange Unterwasserfahrt entziehen. Auf Sehrohrtiefe mit 10 000 (zehntausend) t Wasserverdrängung, womöglich bei schwerer See oder auch nur Dünung, ungesehen einen Angriff zu fahren, das halte ich nicht für durchführbar. Sie könnten nur, um sich nicht unter Wasser gegenseitig zu rammen, strahlenförmig auseinanderlaufen und sich an einem vorher vereinbarten Treffpunkt sammeln, oder, wenn es geht, sich auf den Grund legen und warten, bis der Gegner vermutlich fort ist, und dann durch ein ruhiges, kompliziertes Manöver auftauchen. Brauchbare Verständigungsmittel, die ein Fahren im Verbande unter Wasser ermöglichten, sind heute noch nicht vorhanden. Der bisher so große Vorzug des überraschenden Angriffs ist für die Unterwasser-Linienschiffe nicht mehr vor-

Digitized by Google

handen. Ein Verband solcher Fahrzeuge ist leichter zu entdecken als ein einzelnes U-Boot.

Das Unterwasser-Linienschiff kann seine Unterwasser-Eigenschaften nur noch zu defensiven Zwecken benutzen und sich sozusagen in den bombensicheren Unterstand zurückziehen. Zum Handelskrieg wird es einerseits infolge seiner vermutlich höheren Geschwindigkeit sehr befähigt, anderseits infolge seines durch die höhere Geschwindigkeit herabgesetzten Fahrbereiches weniger geeignet sein. Im Überwasserkampf wird es an Stückzahl und Größe der Geschütze sogar den älteren Linienschiffen unterlegen sein, und Treffer werden es viel tödlicher verletzen als jenes. Also: Es geht, aber es hat keinen Zweck.

Rundschau in allen Marinen.

(Abgeschlossen Mitte Dezember 1922.)

Zur Lage.

Ein warmer Fürsprecher ist dem französischen Imperialismus in einem Mitarbeiter des amerikanischen „Army and Navy Journal", einem Kapitän z. S. a. D. Knox, erstanden. In längeren Ausführungen weist dieser (11. 11. 22) auf die Abhängigkeit der französischen Machtstellung von den überseeischen Verbindungen mit den nordafrikanischen Rekrutendepots hin und leitet hieraus für Frankreich die Berechtigung her, die Ratifizierung der Abrüstungspläne von Washington zu verweigern. Bekanntlich ist diese Ratifizierung allerdings bisher von seiten Frankreichs (und Italiens) nicht erfolgt, und wir müssen gestehen, daß wir, vom Standpunkt Frankreichs aus gesehen, bisher einen plausiblen Grund hierfür nicht ausfindig machen konnten. Die eigentliche Abrüstungsverpflichtung beschränkt sich bekanntlich fast ausschließlich auf die Großkampfschiffe, während der Bau aller anderen Fahrzeugarten (bis auf die Flugzeugträger) freigestellt ist. Man muß sich also fragen, in welcher Hinsicht Frankreich so besonders benachteiligt sein soll, da es doch übereinstimmend und aus Überzeugung auf die Wiederaufnahme des Großkampfschiffbaues verzichtet hat. Captain Knox ist der Meinung, daß es ungerecht und unlogisch gewesen sei, Frankreich durch Auferlegung des Maßstabes 5 : 1,75 an einer Wiederherstellung seiner Seegeltung gegenüber England zu verhindern, und findet es nur berechtigt, wenn Frankreich jetzt, nachdem die deutsche Flottengefahr für England beseitigt ist, bestrebt sein würde, wie in den neunziger Jahren und im Verlauf seiner ganzen Geschichte seit dem 17. Jahrhundert, die alte Konkurrenzstellung wieder einzunehmen, ganz besonders mit Hinblick auf die gefährdete Brücke nach Afrika und die drohende „Rückkehr der germanischen Horden".

Die ganze Betrachtung ist ein Beweis, wie außerordentlich verschieden die europäische Lage durch die Brille bestehender Sympathien und Antipathien erscheinen muß. In England z. B., wo man den Dingen näher steht, dürfte die Meinung vorherrschen, daß die französische Machtstellung nichts zu wünschen übrig läßt, daß Frankreichs starke Heeresorganisation in Verbindung mit seinen wirkungsvollen militärischen Bündnissen (Dänemark, Belgien, Polen, Tschechei) mehr als ausreichend die Gefahr einer deutschen Revanche ausgleicht, daß seine Überlegenheit in der Luft und Geschlossenheit seiner Wirtschaft ihm England gegenüber den entschiedenen Vorrang gibt — wofür die Weltpolitik täglich die Beweise erbringt —, und daß die Achillesferse seiner Verbindungen mit Afrika demgegenüber doch sehr zurücktritt, zumal für einen neuen europäischen Krieg doch auch ohne die schwarzen Rekruten hinreichende militärische Sicherheiten (s. o.) bestehen. Aber dieser Anwalt der französischen Sache findet anscheinend die englische Machtstellung immer noch zu stark und die französische zu schwach und sieht in der Festigkeit der letzteren das einzige Bollwerk gegen das europäische Chaos! Nun, vielen Zeitgenossen mag der Druck des französischen Militarismus auf das „friedlose Europa" (Nitti) immer noch unerkennbar sein, uns interessiert hier in erster Linie das Eintreten einer führenden amerikanischen Fachzeitschrift für französische Seegeltung gegen das englische Übergewicht und gegen die Abrüstungsideale der eigenen Regierung. Will man den eingenommenen Standpunkt nicht als kuriosen Einzelfall ansehen, so ergibt sich der Eindruck einer merkbaren Animosität gegen England, wozu doch nach dem epochemachenden Ausgleich der beiderseitigen Seegeltung (5 : 5) heute durchaus kein Anlaß zu entdecken wäre. Unsere

Digitized by Google

Meinung geht vielmehr dahin, daß Frankreich die Ratifizierung der Verträge hauptsächlich verzögert, um auf die Vereinigten Staaten, deren Regierung sich für diese Pläne eingesetzt hat, einen Druck auszuüben, und schließlich auch, weil der italienische Faszismus sich der Ratifizierung entziehen will, um die italienische Seerüstung zu verstärken, und bei diesen beiden Staaten der Grundsatz maritimer Parallelität herrscht. Der Hinweis auf die russische Seemacht, auf den der „Temps" in seiner Verlegenheit verfiel, kann für die französische Haltung keine Erklärung geben, denn Rußland gegenüber, das vom Washingtoner Programm nicht berührt wird, haben in dieser Beziehung alle Vertragsmächte offenbar sehr ähnliche oder leicht auszugleichende Interessen.

Wenn daraufhin nun die amerikanische Marineverwaltung die Abrüstung eingestellt hat, so wird vielleicht auch ein Blick dabei auf Japan gefallen sein, das bestimmten amerikanischen Kreisen noch immer nicht ungefährlich genug erscheint. Im Gegenteil wird dort nachdrücklich auf die verlorene Stellung der Philippinen und Guams hingewiesen, deren militärische Weiterbefestigung laut den Abmachungen untersagt bleibt und deren sichere Wegnahme zu Beginn eines Krieges die japanische Stellung unangreifbar und den amerikanischen Anmarsch von 4500 sm zwecklos machen würde. Im Zusammenhang hiermit ist eine neuerdings auf den Philippinen zu beobachtende Bewegung für die Gründung einer unabhängigen Selbstverwaltung von Interesse, welche den der Weltpolitik und der fernen Kolonien überdrüssigen amerikanischen Kreisen entgegenkommt, weniger den militärischen.

Der Versuch einer Land-Abrüstungskonferenz in Moskau, als Ergänzung zu derjenigen von Washington gedacht, scheiterte, wie zu erwarten war. Niemand rüstet ab, der nicht durch physischen oder moralischen Druck dazu gezwungen werden kann.

Der Mißerfolg Frankreichs auf der Londoner Konferenz verstärkt sich in diesen Tagen zu einer regelrechten Krisis der gesamten Richtung Poincaré. Ohne auf ein glattes Nachgeben Frankreichs in seinen Besetzungs- und Pfänderplänen allzu viel Hoffnung setzen zu wollen, darf man doch feststellen, daß die allgemeine politische Front sich stärker gegen diese Pläne ausprägt als je zuvor, und daß eine Abwicklung des Reparationsproblems, ausgehend vom Schuldenerlaß Englands an Frankreich und sekundiert durch Amerika, in größere Nähe gerückt erscheint. Darüber hinaus jedoch bliebe, selbst wenn es zu solchen rein finanztechnischen Regelungen käme, so viel an der unhaltbaren Wirtschaftslage Deutschlands — die verlorenen Produktionsgebiete, die Rohstoffnot, die Absatzfrage, die passive Bilanz — zu heilen, daß im günstigsten Fall nur von einer geringen Besserung der Lage gesprochen werden kann. G.

England.

Marinepolitik. Der neue Erste Lord der Admiralität, Mr. L. Amery, lenkte wie auch Mr. Bonar Law in seiner Guildhall-Rede am 9. November die Blicke zurück auf den Krieg. „In der Geschichte gibt es keinen Krieg, der so gänzlich von der Seeherrschaft abhing. Zwei der größten Armeen, die an der Hauptfront kämpften, waren gänzlich von der Verbindung über See abhängig. Die Seeherrschaft brachte am Ende unseren Feind durch Aushungerung und Erdrosselung zur Unterwerfung. Jene ungeheure Bedeutung der Seemacht wird, glaube ich, mit der Entwicklung unseres Reichssystems eher zu- als abnehmen. Es mag sein, daß in Einzelheiten die Fortschritte der Wissenschaft den Charakter der Seekriegführung ändern werden; ein großer Teil der Seeschlacht wird sich in zunehmendem Maße vom Wasserspiegel in die Lüfte erheben. Gleichzeitig glaube ich, daß das große Überwasserschiff auch künftig Grundpfeiler und Mittelpunkt der Seekämpfe auf, über und unter Wasser bleiben wird. Wo See und Luft zusammenstoßen, wird sich immer die größte Masse von offensiven und defensiven Kräften am wirtschaftlichsten zusammenballen und am leichtesten und am längsten fortbewegen lassen." — „Die Strategie der Verteidigung ist beschränkt und bedingt, heutzutage mehr denn je, durch die Strategie der Wiedererstarkung, die Strategie, die uns gebietet, alle unsere Kraftquellen soweit wie möglich an die Aufgabe zu setzen, Handel und Gewerbe wieder in Gang zu setzen. Gewiß, wir müssen unsere Stellung schützen, aber wir dürfen diesmal nicht in den Fehler verfallen, daß wir mit der Versicherung zu weit gehen, sondern müssen uns nötigenfalls lieber in den Grenzen halten und die Gefahren laufen, die mit dem Wiedererstarken verbunden sind. Ich glaube, England hat sich diesen Grundsatz zu eigen gemacht. Wir haben seit dem Kriege alles getan, was in unserer Macht steht, um das Wettrüsten einzuschränken. Mit ganzem Herzen haben wir die in Washington vorgebrachten Vorschläge angenommen. Sie setzten uns instand, die größten Kürzungen des Marinehaushaltes vorzunehmen, die in England jemals gemacht worden sind. Diese Verkleinerungen haben sich auf der Linie bewegt, die Marine für die Stunde der Not so schlagfertig zu machen, wie sie in der Woche vor Kriegsausbruch war. Was wir der Marine schulden, weiß dieses große Reich gar wohl; es bedarf keiner Wiederkehr einer Krise, um die Marine schlagfertig zu halten. Ihr Motto ist: ewige Schlag-

Digitized by Google

fertigkeit; und es bedarf keiner Krise, damit die Marine weiß: sie hat die Nation hinter sich. Sie weiß, wie sie es stets gewußt hat, daß sie sich auf den tief eingewurzelten Instinkt der Nation verlassen kann, die ihrerseits weiß, daß sie lebt und wirkt und ihr Dasein hat in der Freiheit der Meere."

Neubauten. Für den Bau der beiden 35 000 t-Linienschiffe, der noch im Dezember vergeben werden soll, sind kürzlich 10 Privatwerften zur Einreichung von Angeboten aufgefordert worden. Die Schiffe sollen je etwa 8 Mill. £ kosten und bis Ende 1925 fertig werden. Es sind folgende Bauangaben bekannt geworden: Länge 207,3 m; Breite 32,3 m; Geschwindigkeit 23 kn; neun 40,6 cm-K. in Drillingtürmen; starke Luftwehrartillerie, Torpedoschutz innerhalb der Bordwand.

Ausrangierung. Nachdem alle Kreuzer der „Arethusa"-Klasse ausrangiert sind, hat die Admiralität angefangen, die älteren C-Kreuzer auf die Liste der zur Disposition stehenden Schiffe zu setzen. „Caroline" und „Cordelia" wurden zu diesem Zweck außer Dienst gestellt.

Vereinigte Staaten.

Marinepolitik. Über die Grundsätze, nach denen sich gegenwärtig die amerikanische Marinepolitik entwickelt, heißt es im Jahresbericht des Marinesekretärs: „Angesichts der Bedingungen des Vertrages über die Einschränkung der Flottenrüstungen wurde es notwendig, eine allgemeine Politik hinsichtlich der Stärke anzunehmen, die den Bedingungen jenes Abkommens entspricht. Zwar gilt das von der Konferenz angenommene Stärkeverhältnis nur für Schlachtschiffe und Flugzeugträger, aber das Marineamt sah es doch als die Absicht der Konferenzteilnehmer an, daß das Stärkeverhältnis 5 : 5 : 3 sich auf die Gesamtstärkeverhältnisse der betreffenden Marinen beziehen sollte. Es nahm deshalb die folgende allgemeine Marinepolitik an: Schaffung und Indiensthaltung einer Flotte, die keiner nachsteht und die dem durch den Vertrag über die Flottenrüstungsbeschränkung festgestellten Stärkeverhältnisse für Schlachtschiffe entspricht. Diese Politik soll weiter verfolgt werden, bis andere Mächte durch ihre Abkehr von dem Gedanken der Einstellung des Wettrüstens zur See ein anderes Verfahren kundtun." Der Bericht weist aber darauf hin, daß die Marine an gewissen Typen, wie schnellen Kreuzern, Flugzeugträgern, seegehenden U-Booten und Luftfahrzeugen, Mangel hat. Im Hinblick auf die finanzielle Lage des Landes wird davon abgesehen, eine Verstärkung der Marine zu empfehlen. Aber sobald es die Verhältnisse gestatten, sollen beim Kongreß derartige Verstärkungen beantragt werden, daß sie die amerikanische Flotte jeder anderen in der Welt ebenbürtig machen.

Marinehaushalt. Dem Kongreß ist der Haushaltplan für 1923/24 zugegangen; er schließt in Ausgabe mit rund 4,7 Milliarden $ ab. Für die Landesverteidigung sind über 500 Millionen $ ausgeworfen: 256 552 887 $ für die Armee, 289 880 993 $ für die Marine und 12 781 000 $ für das Luftfahrwesen. Vorgesehen ist die Beibehaltung der gegenwärtigen Mannschaftsstärke von 86 000 Mann, — obwohl diese Stärke um etwa 38 000 Mann hinter der Personalstärke zurückbleibt, die für die Flotte nach dem Washingtoner Abkommen nötig wäre — die Indiensthaltung aller jetzt in Dienst befindlichen Schiffe, die Erhöhung des Fahrbereichs der Schlachtschiffe von 13 080 auf 16 200 sm, die Ausbildung von 2000 Offizieren und 7000 Mann der Marinereserve. Im Repräsentantenhause wurde der Haushaltentwurf für die Marine am 18. 12. angenommen.

Italien.

Marinepolitik. In der Regierungserklärung Mussolinis von Mitte November heißt es, daß für die Marine dieselben Grundsätze maßgebend sein sollen wie für die übrige Staatsverwaltung: höchste Leistungsfähigkeit bei größter Sparsamkeit. Aus finanziellen Gründen ist die Schaffung einer großen Schlachtflotte nicht möglich. Die Sachverständigen sind sich jedoch darüber einig, daß die italienische Halbinsel nur mit U-Booten verteidigt werden kann. Deswegen soll der Verstärkung der leichten Waffen erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet werden. Der neue Marineminister, Admiral Thaon di Revel, hat bereits energische Maßnahmen ergriffen. Das gehobene Linienschiff „Leonardo da Vinci" soll nicht wiederhergestellt werden, wodurch etwa 60 Millionen L. gespart werden. Das Generalkommando des Mannschaftskorps wird aufgehoben und die Leitung dieses Korps nach Spezia verlegt. Der Haushalt des Admiralstabs soll stark vermindert, die Zahl der Admirale von 34 auf 16 herabgesetzt und eine Reihe höherer Stellen eingezogen werden.

Zerstörer. Vom 6. 11. 22 ab sind in Spezia folgende Verbände gebildet worden:
Zerstörerflottille: 4 Zerstörer („Insidioso", „Indomito", „Impavido", „Irrequieto").
Zerstörerdivisionen:
1. Division: 5 Zerstörer („Prestinari", „Papa", „Cantore", „Cascino", „Montanari".
2. Division: 4 Zerstörer („Fabrici", „La Masa", „La Farina", „Animoso").
3. Division: 3 Zerstörer („Palestro", „Confienza", „Curtatone".

Digitized by Google

Die Führerboote haben volle, die übrigen keine Besatzung an Bord. — Die Zerstörer „Gen. Antonio Pinotti", „Gen. Achille Papa", „Gen. Carlo Montanari" und „Confienza" sind fertig und dienstbereit.

Schiffsbeschädigung. Bei dem Brande des Arsenals in Neapel, der durch Entzündung von Heizöl im Hafenbecken, nach anderen durch Brandstiftung entstanden sein soll, sind der Kreuzer „Marsala" und der Zerstörerführer „Aquila" leicht, das Geleitkanonenboot „Russo" ernstlich beschädigt worden.

Häfen und Werften. Die Werft Orlando in Livorno, welche drei Monate geschlossen gewesen war, hat den Betrieb wieder aufgenommen und wird den Bau der vier Zerstörer der „Catalafimi"-Klasse fortsetzen. — Die Ansaldo-Werft in Genua hat sich neu organisiert, indem sich ein Teil abgetrennt und die Gesellschaft „Neue anonyme Gesellschaft" gegründet hat. Die alte Gesellschaft hat an die neue abgetreten: 3 Fabriken in Genua, die Schiffsausrüstungswerft in Sampierdarena, die Schiffswerft in Sestri Ponente, die Werft in Porto, die Werft von Cornigliano Ligure, die Eisenbahnfabrik, die Geschützfabrik, die elektrotechnische Fabrik, die Eisen-, Stahl-, Bronze- und Aluminium-Gießereien in Corigliano und die Werft in Polcevera. Die alte Gesellschaft hat behalten: die Eisengruben von Cogne, die elektrischen Wasseranlagen von Aosta, die Braunkohlengruben von Murlo (Siena), die Fabrik für schwerflüssige Materialien, die Kraftwagen- und Wagenfabrik in Turin, die Schiffswerften in Voltri und Cadinare (Spezia), die Flugzeugfabrik Ansaldo in Turin.

Jugoslawien.

Organisation. Die Landesverteidigung Jugoslawiens ist dem Kriegs- und Marineministerium übertragen, in dem die Marine eine Sektion bildet. Der Hauptstützpunkt der Marine ist Cattaro, Nebenstützpunkt Sebenico. Die Anlage weiterer Stützpunkte längs der Küste ist beabsichtigt. Eine Marineakademie befindet sich in Gruz bei Ragusa, die Errichtung einer Unteroffizierschule in Sebenico ist geplant. Die Dienstpflicht in der Marine beträgt wie beim Heere 2 Jahre, sie soll aber auf 3 verlängert werden. Die rechte Entwicklung der Marine ist z. Zt. aus finanziellen Gründen unmöglich. Der Küstenverteidigung dienen die wenigen vorhandenen Kriegsschiffe (8 Torpedoboote, T 1—T 8, zu 250 t, 4 Torpedoboote, T 9—T 12, zu 200 t, 4 Minenräumboote, 6 Minenleger zu 500 t — „Sokol", „Galep", „Orao", „Jastreb", „Kobatz", „Gavran" —, 5 Hilfsschiffe, 1 F. T.-Schiff „Perun", fr. österr. „Cyklop") und die Küstenbefestigungen. Für die letzteren ist vor kurzem die Festungsartillerie geschaffen worden. Der Bau von Unterseebooten ist in Aussicht genommen. Die Personalstärke beträgt 256 Offiziere, 2000 Unteroffiziere und Gemeine, 164 Offiziere und 570 Mann der Reserve.

Dänemark.

Flottengesetz. Nach dem Gesetz über die Ordnung der Seeverteidigung vom 6. August 1922 umfaßt diese die Flotte, die Flottenwerft und andere militärische Anstalten für den Gebrauch der Marine. Das Schiffsmaterial der Flotte wird eingeteilt in:

1. die Linie, bestehend aus 6 Panzerschiffen (insgesamt etwa 18 000 t), 24 Torpedo- und U-Booten (insgesamt etwa 7000 t), 2 Minenschiffen (insgesamt etwa 1000 t) und sonstigen Schiffen und Fahrzeugen für den Minendienst;
2. die Reserve, ältere verwendungsbereite Schiffe und Fahrzeuge;
3. die Spezialschiffe, 1 Kreuzer; Fischerei-, Vermessungs- und ähnliche Schiffe.

Änderungen in der Typenentwicklung können entsprechende Änderungen des Planes nach sich ziehen. Es sollen folgende Verbände unter je einem Kapitän zur See oder Fregattenkapitän gebildet werden: 1 Division Panzerschiffe, 1 Division Torpedoboote, 1 Division U-Boote, 1 Seefliegerabteilung. Diese Verbände treten, wenn die Flotte auf Kriegsfuß gesetzt wird, unter den Oberbefehl des Vizeadmirals, der gleichzeitig Chef des Marinestabes und Flotteninspekteur ist.

Die Flottenwerft, an deren Spitze ein Flaggoffizier steht, umfaßt verschiedene militärische Anlagen. Ihr liegt auch die Einstellung der Deckoffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften und ihre Verteilung auf die Schiffe ob. Unterstellt sind ihr ferner die Befehlshaber der Seeartillerie und des Seeminenwesens.

Das Personal der Marine setzt sich zusammen aus dem wehrpflichtigen und dem Berufspersonal, der Reserve und dem Personal der Flottenwerft. Die einberufenen Wehrpflichtigen dienen je nach Dauer der Indienstthaltungen, jedoch nicht länger als ein Jahr. Geeignete Leute können kapitulieren. Das Berufspersonal ergänzt sich aus Kapitulanten und besonders eingestellten Schiffsjungen und Anwärtern. Für die Ausbildung sind vorhanden: die Deckoffizierschule (für Schiffsjungen), die Kadettenschule (für Abiturienten), die Offizierschule (für Offiziere und Deckoffiziere), die Konstablerschule (für Kapitulanten). Für die Beförde-

Digitized by Google

rung ist in den unteren Dienstgraden das Dienstalter, in den höheren die Eignung nach Auswahl maßgebend. Eine Überalterung ist durch Festsetzung von Altersgrenzen vermieden. Das Gesetz soll in 5 Jahren durchgeführt sein.

Schweden.

Der **Haushaltplan für 1922/23** enthält für Marinezwecke 33 009 947 Kr. (einschließlich 2 516 700 Kr. außerordentlicher) Ausgaben. Davon sind für Neubauten, Umbauten und Instandhaltung 3 520 000 Kr. vorgesehen. Für 1923/24 sind für Neubauten 10 342 000 Kr. veranschlagt. Außerdem sollen 1 259 000 Kr. für Neubeschaffung und Instandhaltung des Flugzeugmaterials gefordert werden.

Norwegen.

Der **Marinehaushalt für 1922/23** sieht 21 340 160 Kr. Ausgaben vor, davon für Neubauten 1 250 000 Kr. Sch.

Neuere Bücher.

(Eine Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten, Rücksendung besprochener findet nicht statt. — * bedeutet: vorhanden in der Hauptbücherei des Reichswehrministeriums — Marineleitung.)

*v. Mantey, **Auf See unbesiegt.** Zweiter Band. München, J. F. Lehmann, 1922. 304 Seiten. Geh. 1155 M., geb. 1555 M. Auch dieser zweite Band darf als ein Treffer ins Schwarze bezeichnet werden. Es gibt nur wenige Bücher erzählender Marineliteratur, die gleich angelegentlichst empfohlen werden könnten. Wiederum sind es Mitkämpfer aus großer Zeit, die ihre Erlebnisse schildern. In buntem Wechsel ziehen Ereignisse aller Art — auf und unter Wasser und in der Luft — an uns vorüber. Alter und Jugend, Offizier und Mann, Deutscher und Österreich-Ungar kommen zu Wort. Und alle legen beredtes Zeugnis dafür ab, daß „nimmer stirbt des Menschen Tat, der Großes geleistet im Leben" (aus der Edda), und daß auch auf See der Feinde Übermacht uns militärisch nicht hat besiegen können.

*Lietzmann, **Auf verlorenem Posten.** Ludwigshafen, Hans Chotzky Verlag, 1922. 194 Seiten, 480 M. Der Verfasser ist Kapitänleutnant an Bord der „Gneisenau" gewesen. Er singt ein hohes Lied auf die Fahrt des Speeschen Kreuzergeschwaders. Das Buch darf warm empfohlen werden. Es packt nicht nur durch den behandelten Stoff, sondern vor allem durch die Art der Darstellung. Sie steht schriftstellerisch hoch und sprüht vor innerem Leben. Alles in allem ein Werk, das in die Hand unserer Jugend gehört, aber auch für Mannschaftsbüchereien besonders wertvoll scheint.

*Wenig, **In Monsun und Pori.** Berlin, Safari-Verlag, 1922. 161 Seiten, mit zahlreichen Lichtbildern, 840 M. Es sind Augenblicksbilder aus dem Heldenschicksal der „Königsberg" und den Kämpfen ihrer Besatzung an Land, die hier geboten werden. In knapper, meisterhafter Schilderung werden gleichzeitig gesehene Bilder von der Eigenart tropischen Lebens und tropischer Welten gezeichnet. So ist ein Erinnerungsbuch entstanden, das die Taten der Marine und die Schönheiten von Deutschlands verlorenem Kolonialbesitz in würdigster Weise festhält.

*Hins, **Unter Graf Luckner als Obermatrose.** Hamburg, Ernte-Verlag, 1922. 149 Seiten, 600 M. Mit zahlreichen Bildern im Text und 9 ganzseitigen Bilderbeilagen. In einem Vorwort des Grafen Luckner heißt es: „Mit herzlicher Freude habe ich den Inhalt des Buches eines meiner Jungens gelesen. Es wird alle interessieren, unsere „Seeadler"-Fahrt von dem Gesichtspunkt einer meiner Leute geschildert zu bekommen." Damit ist das Wesentliche über die Neuerscheinung gesagt. Sie darf als echtes deutsches Volksbuch bezeichnet werden, dem wir um seines Inhalts und der Frische der Darstellung willen weiteste Verbreitung wünschen.

*v. Dickhuth-Harrach, **Wie wir uns zur Fahne durchschlugen.** München, J. F. Lehmann, 1922. 209 Seiten, geh. 945 M., geb. 1365 M. Ein Buch der Abenteuer, wie sie selbst kühnste Phantasie nicht erdenken kann. Aber auch eine Bezeugung von solch gewaltiger Vaterlandsliebe, daß sich Gleichartiges kaum an die Seite stellen läßt. Auslandsdeutsche und Seeleute berichten, wie sie sich zur Heimat durchschlugen, als der Weltkrieg entbrannte. Und wir hören von Taten und Entbehrungen, von Listen und Geriebenheiten, die einen staunen machen, was alles der Mensch aushalten kann und was er sich ersinnt, wenn ihm ein großes Ziel vor Augen steht. Das Buch kann wärmstens empfohlen werden. Es singt ein hohes Lied deutscher Tüchtigkeit.

Digitized by Google

*Nowak, **Chaos.** München, Verlag für Kulturpolitik, 1923. 353 Seiten, 1360 M. Das vorliegende Werk bildet die Fortsetzung zum „Sturz der Mittelmächte". Es schildert den Auflösungsprozeß als Ende des verlorenen Krieges. Dem rührigen Verfasser hat ein reiches Quellenmaterial zur Verfügung gestanden. Er gibt es zum Teil in einem Anhang wieder. Und es kann nicht geleugnet werden, daß seine Schilderungen, unterstützt von einer bedeutenden, die Grenze des Romanhaften streifenden Darstellungskraft, in hohem Maße fesseln. Daß der tiefer schürfende Historiker manches anders sehen wird, ist sicher. Immerhin behält das Werk schon um dessentwillen seinen Wert, weil auch die streng wissenschaftliche Geschichtsforschung aus der Auffassung von Zeitgenossen nur lernen kann. Die Meuterei der deutschen Marine ist eingehend behandelt.

*Koester, **Fort mit der Dolchstoßlegende!** Berlin, Verlag für Politik und Wirtschaft, 1922. 100 Seiten, 240 M. Es handelt sich um die zweite, erweiterte Auflage der bekannten Schrift: Konnten wir im Herbst 1918 weiterkämpfen? Die Erweiterung setzt sich mit den erschienenen Gegenschriften auseinander. Koester vertritt die Auffassung, daß wir durch die Hungerblokade bezwungen worden sind. Daß ihr Wirken am Lebensmark Deutschlands und seiner Bundesgenossen gezehrt hat, ist nie bestritten worden. Ob sie uns aber ins Herz getroffen hat, darüber läßt sich doch sehr erheblich streiten. Immerhin verlangt es die Gerechtigkeit, daß man auch Ansichten wie die von Koester vertretenen in sich aufnimmt.

***Klio-Karte des Weltkrieges 1914—1920.** Berlin E. S. Mittler & Sohn, 1922. 4200 M. Die Klio-Karten sind auf dem Grundsatze aufgebaut, die Gleichzeitigkeit und Aufeinanderfolge der wichtigsten historischen Ereignisse in völlig objektiver Weise durch graphische Mittel (Farbe, Schrift, Spaltenanordnung) darzustellen. Wer auf einem Blatt vereinigt den Gang des Weltkrieges vor Augen haben will — die Eindringlichkeit ist sehr groß —, wird mit beträchtlichem Nutzen die Klio-Karte verwenden können. Sie ist eine Schöpfung eigenster Art.

*v. Freytag-Loringhoven, **Die Psyche der Heere.** Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1923. 175 Seiten, geh. 1500 M. Ein sehr lesenswertes Buch! Es vertieft sich in den Geist der Heere aller Zeiten, prüft, wie jener Geist sich im Glück und Unglück bewährt hat, und legt die Wechselwirkungen klar, die sich nicht nur zwischen Feldherr und Soldat, sondern auch zwischen Heer und Heimat, und zwar als ausschlaggebender Zähler für die Tüchtigkeit und Kampfkraft der Truppe, ergeben. Die knappen, geistvollen Darlegungen werden weit über die Grenzen militärischer Kreise hinaus Interesse erwecken. Die Schrift ist dem Andenken des unvergleichlichen deutschen Kaiserheeres gewidmet!

*Slaby, **Entdeckungsfahrten in den elektrischen Ozean.** Berlin, L. Simion Nf., 1922. 240 Seiten mit zahlreichen Bildtafeln, 1800 M. Das Werk liegt in sechster Auflage vor. Die Neubearbeitung hat Oberingenieur Nairz übernommen. Auf der Grundlage streng wissenschaftlicher Forschung wird in fesselnder Form ein Gesamtüberblick über die Errungenschaften und Ziele der luftelektrischen Kräftetechnik gegeben, der in seiner Großartigkeit fast ans Wunderbare grenzt. Das Buch wendet sich an den gebildeten Laien. Es ist zum größten Teil aus Vorträgen hervorgegangen, die Professor Slaby, ein Meister der Vortragskunst, in der Technischen Hochschule zu Charlottenburg gehalten hat. Oberingenieur Nairz, der mehr als zehn Jahre Slabys Assistent gewesen ist, hat das Werk um die Ergebnisse jüngster Forschertätigkeit bereichert. Sehr gründlich ist das deutsche Telefunkensystem behandelt. Auch der Marine-F. T. ist ein besonderes Kapitel gewidmet.

*Fischer, **Die Wunder des Welteises.** Berlin, Hermann Paetel, 1922. 104 Seiten, 1200 M. Die sichtbare Oberfläche des Mondes besteht aus Eis. Die Zentralgestirne saugen infolge der Anziehungskraft die im Weltraum umherirrenden Eisstücke auf. Sie dringen tief in die Sonnen ein, um durch Überdruck wieder hinausgeschleudert zu werden, wobei nur der Wasserstoff außerhalb des Gravitationsfeldes der Sonnen gelangt. Hagelwetter, Sonnenflecke u. a. m. finden hierdurch ihre Erklärung. Die Erde hat ihren früheren Mond bereits verschluckt (Sintflut). Dem Mond von heute steht das gleiche Schicksal bevor. Das sind die Grundzüge der Lehre vom Welteise. Der Verfasser will sie auch zur Vorhersage des Wetters ausnutzen. Er legt hierauf sogar besonderen Wert. Das Lesen des Werkes — es weist zahlreiche erläuternde Textabbildungen auf — ist zu empfehlen. Es bietet eine Fülle des Interessanten.

***Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft.** Hamburg, Boysen & Maasch, 1922. 314 Seiten Großformat, mit zahlreichen Karten, Plänen, Bildern und Skizzen.

Mustergültig, nach Form, Inhalt und Ausstattung liegt der vierte Band 1921 vor. Marinekreise werden an zwei Aufsätzen besonders interessiert sein: a) Die wirtschaftliche und technische Umstellung der Reichskriegshäfen auf Friedenswirtschaft, b) Die Jade, das Fahrwasser Wilhelmshavens, ihre Entstehung und ihr Zustand.

*Kohlrausch, **Sportärztliche Winke.** Leipzig, Grethlein & Co. 86 Seiten. 200 M. Das Büchlein gibt nicht nur dem Arzt, sondern auch dem Sportsmann wertvolle Fingerzeige. Es schöpft aus reicher Erfahrung. Der Verfasser ist Sportarzt im Stadion. 22 Abbildungen bereichern den Text.

Digitized by Google

*Der Schutz der Republik. Berlin, O. Elsner, 1922. 64 Seiten, 450 M. Die kleine, für die Ausnahmezustände unserer Tage sehr wertvolle Schrift enthält den genauen Wortlaut des Gesetzes vom 21. 6. 22, die Namen aller ehemaligen und jetzigen republikanischen Minister des Reiches und der Länder mit genauen biographischen Angaben und eine statistische Übersicht über die Folgen der republikanischen Verfassung.

*Steinitzer, **Und dennoch!** München, Bassermannsche Verlagsbuchhandlung, 1922. 416 Seiten, 800 M. In Form von dramatisch aufgebauten Szenen führt uns diese treffliche Schöpfung geschichtliche Vorgänge aus den Jahren 1806—1815 vor Augen, und zwar in der Gliederung: der Zusammenbruch, die Erneuerung, die Befreiung. Helden des Geistes und des Schwertes und ihre Widersacher kommen in Rede und Gegenrede zu Wort. Aus Denkwürdigkeiten, Tagebüchern, Briefen, Urkunden und Staatsakten hat der Verfasser seine tiefgründigen Kenntnisse zusammengetragen zu einem Werk, das aus den Jahren der Geschichte dem heutigen Deutschland zuruft, durch eigene Kraft nach Erneuerung und Befreiung zu ringen. Die Ausstattung ist vortrefflich. Achtzehn ganzseitige Illustrationen beleben den Text.

*Dette, **Empor.** Leipzig, Hermann Eichblatt Verlag, 1923. 60 Seiten, 450 M. Eine Sammlung von Worten deutscher Zuversicht. Hervorragende Persönlichkeiten, wie der König von Sachsen, Fürst Bülow, Admiral Scheer, Professor D. Schäfer, Walter Bloem, Dr. v. Kahr, Rudolf Eucken u. v. a. m. haben die Beiträge geliefert.

Schlipköter und Pferdmenges, **Der Väter Land.** Leipzig, Hermann Eichblatt Verlag, 1923. 196 Seiten, 1600 M. Eine sehr wertvolle und sehr empfehlenswerte Sammlung. Bild, Prosa und Dichtkunst tun sich zusammen, um in der deutschen Jugend die Erinnerungen an die verlorengegangenen Heimatgebiete wachzuhalten. Das Werk ist äußerst geschickt und besonders reichhaltig aufgebaut. Es ist ein Mahnruf stärkster Art, auch in bitterster Not treu zum Deutschtum zu halten. Dem gleichen Ziele strebt ein Gedenkkalender für das Jahr 1923 zu, der ebenfalls im Eichblatt-Verlage erschienen ist, sich **Deutsches Land in Feindesland** betitelt und 400 M. kostet. Auf 52 Blättern enthält er Ansichten aus entrissenen Gebiete und Kernsprüche führender Männer mit Urschriftnachbildung.

*Hammann, **Bilder aus der letzten Kaiserzeit.** Berlin, Reimar Hobbing, 1922. 164 Seiten, Großformat, 850 M. Das äußerst gediegen ausgestattete Werk wird berechtigtes Aufsehen erregen. Der durch seine früheren Veröffentlichungen (Der mißverstandene Bismarck usw.) bekannt gewordene Verfasser übergibt hier dem deutschen Volke ein illustriertes politisches Buch. Es stellt eine Reihe hervorragender Staatsmänner und Ereignisse aus der Zeit Kaiser Wilhelms II. in Bild und Wort dar und verarbeitet eine Fülle dokumentarischen Materials. Neben kaiserlichen Ausführungen und Randbemerkungen sind viele Kanzler- und Diplomatenbriefe abgedruckt. Für die Marine hat das Werk insofern das höchste Interesse, als die Kämpfe um die Flottenvorlagen, und zwar sowohl die innerpolitischen als auch der mit England geführte diplomatische Kampf, einen breiten Raum einnehmen. Hammann ist ein Gegner unserer Flottenpolitik gewesen. In dieser Tendenz ist das Buch geschrieben und zusammengestellt. Ob seine Auffassung die richtige ist? Wir verweisen auf ein anderes Werk englischer Zunge: Homer Lea, Des britischen Reiches Schicksalsstunde, Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin. Dort sind ganz andere Gründe für den britisch-deutschen Gegensatz angeführt. Wer Hammann liest, sollte auch Homer Lea lesen.

*Merbach, **Wilhelms I. Briefe an seinen Vater König Friedrich Wilhelm III. (1827—1839).** Berlin, Karl Curtius, 1922. 144 Seiten, geh. 200 M., geb. 320 M. Der vorliegende Briefwechsel hat bisher uneröffnet im Berliner Privatbesitz geruht. Es handelt sich zunächst nur um eine Auswahl von Briefen, deren geschichtlicher Wert auf der Hand liegt. Der Abdruck des gesamten Materials soll einer späteren Zeit vorbehalten bleiben. Drei Abbildungen und die Urschriftnachbildung eines Briefes bereichern das wertvolle Werk, das es verdient, gerade in unserer Zeit politischer Schwäche viel gelesen zu werden.

*Meisner, **Denkwürdigkeiten des Generalfeldmarschalls Alfred Grafen von Waldersee.** Stuttgart/Berlin, Deutsche Verlagsanstalt, 1922. Zwei Bände von insgesamt 880 Seiten, 12 800 M. Es sind Aufzeichnungen in Tagebuchform mit voller Ursprünglichkeit des Urteils, scharf gesehene Bilder und scharfe Charakterzeichnungen. Ohne Frage stellen die Veröffentlichungen einen besonders wertvollen Beitrag zur politischen und militärischen Geschichte der Regierungen Kaiser Wilhelms I. und II. dar. Eine nicht gewöhnliche schriftstellerische Begabung macht außerdem die Lektüre in hohem Maße fesselnd. Die Schilderungen beginnen mit der Jugendzeit des Generalfeldmarschalls. Der erste Band umfaßt die Jahre 1832—1888. Der zweite Band reicht bis 1900. Die Ausstattung ist sehr gediegen und würdig, so daß das Werk schon rein äußerlich eine schätzenswerte Neuerscheinung darstellt. In der Memoirenliteratur unserer Tage steht es unbedingt in erster Reihe.

*Graf Stürgkh, **Politische und militärische Erinnerungen aus meinem Leben.** Leipzig, Paul List, 1922. 320 Seiten, 1500 M. Das Werk bildet eine äußerst wertvolle Ergänzung zu den früher erschienenen Stürgkhschen Schilderungen „Im deutschen Großen Hauptquartier" (Paul List). Es gibt gewissermaßen die Grundlage zu ihm ab, indem es den

Digitized by Google

Lebensgang des bekannten österreichischen Generals darstellt, der zu hohen Dienststellungen berufen war, sich aber in Budapest und Berlin auch als Militärattachee betätigt hat. Sehr fesselnd sind die Einblicke, die in die österreichisch-ungarische Armee gewährt werden, und die Kritik deutscher Heeresverhältnisse. Daß daneben die große Politik reichlich zu Worte kommt, bedarf bei der Laufbahn des Verfassers kaum der Erwähnung. In der Memoirenliteratur unserer Tage nimmt das Stürgkhsche Buch nach Darstellung, Urteilsschärfe, Gestaltungskraft und Fülle des Inhalts ohne Frage einen besonderen Platz ein.

*Preller, **Die Weltpolitik des 19. Jahrhunderts.** Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1923. 217 Seiten, geh. 1365 M., geb. 1890 M. Das Buch will zu weltpolitischem Denken erziehen. Seiner Aufgabe wird es gerecht. Auf knappem Raum, leicht lesbar, ist der umfangreiche Stoff bei sehr sorgfältiger Sichtung zusammengestellt. Der britisch-russische Gegensatz steht im Mittelpunkt der Darstellung. Er hat nach Prellers wohlbegründeter Ansicht die große Politik von 1750—1907 mehr oder minder beherrscht. Das Werk hält sich in der Mitte zwischen Lese- und Arbeitsbuch. Über die Kreise der Historiker, Diplomaten und Politiker hinaus wendet es sich an die breitere Schicht der Gebildeten, um auf einem Gebiete Aufklärung zu schaffen, das dem Deutschen bisher leider sehr fern lag.

*Wütschke, **Der Kampf um den Erdball.** München/Berlin, R. Oldenbourg, 1922. 188 Seiten, mit 28 Kartenskizzen im Text, 735 M. Es sind politisch-geographische Betrachtungen zu den weltpolitischen Machtfragen der Gegenwart und nahen Zukunft, die der Verfasser anstellt, also ein Buch des Tages, das für jeden politisch Interessierten einen wertvollen Führer bedeutet. Es wird der Nachweis geführt, daß die Gebundenheit an den Erdboden die augenfälligste Erscheinung eines jeden Staatskörpers sei, daß aus ihm letzten Endes Land und Volk ihre besten Kräfte ziehen. Die heutigen, durch Gewaltspruch gesteckten Grenzen des Deutschen Reiches werden als unhaltbar abgetan. Frankreich wird infolge jeglichen Mangels an Kraftüberschuß nicht als Großmacht anerkannt. England ist in eine Art Verteidigungsstellung gedrängt. Noch bedeutet es aber die mittlere Weltmacht, während der Westen von den Vereinigten Staaten von Amerika, der Osten von Japan beherrscht wird.

*Spethmann, **Karthagos Untergang — auch unser Schicksal?** Berlin, Karl Curtius, 1922. 32 Seiten, 10 M. Der Gedanke, den Kampf zwischen Rom und Karthago in Beziehung zum deutsch-englischen Gegensatz zu bringen, ist nicht neu. Trotzdem bleibt es ein verdienstvolles Werk des Verfassers, in klarer Darstellung Karthagos Schicksal dem deutschen Volk vor Augen zu rücken. Spethmann glaubt fest an Deutschlands Zukunft. In einer zweiten Schrift: **Deutscher Michel wach auf!** (Verlag, Umfang und Preis wie oben) geht er den Wegen nach, die uns aus dem politischen Elend hinausführen können.

Adler, **Aus Stralsunds Vergangenheit.** 1. Teil. Greifswald, Verlag Dr. Karl Moninger, 1922. 104 Seiten. Dr. Fritz Adler hat sich der dankbaren Aufgabe unterzogen, uns in knappen Umrissen die großen und entscheidenden Momente aus der Geschichte Stralsunds vor Augen zu stellen. In schlichter, lebendiger Sprache, unter Verzicht auf manche Einzelheiten, aber stets fußend auf verbürgtem Quellenmaterial, entrollt er ein Bild des Jahrhunderts der Gründung der Stadt, ihres Aufstiegs zur politischen Macht, läßt vor uns die für ihre Politik und Entwicklung bedeutsamsten Gestalten des 14. und 15. Jahrhunderts erstehen, schildert das Ringen zwischen Katholizismus und Reformation und führt die Stadtgeschichte bis zum Niedergang des mittelalterlichen Stralsund im zweiten Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts. Das wohlfeile Heft wird gewiß viele Leser finden, auch in der Marine, die wie in ihren ersten Anfängen so auch heute wieder mit der alten Hansestadt eng verknüpft ist.

*Allemand Daudet, **Tartarin in Berlin.** Berlin, Dom-Verlag, 1922. 163 Seiten, 840 M. Eine Satire von seltenem Geschick und köstlichem Humor und, was das Wichtigste ist, von tiefer Eindringlichkeit. Sie setzt die Schilderungen fort, die im „Tartarin am Rhein" gegeben sind, und übertrifft sie womöglich noch in der Leichtigkeit der Darstellung, dem Reichtum der Erfindung und der Schärfe des Witzes. Das kleine Werk ist um seiner schriftstellerischen Bedeutung willen, aber auch im vaterländischen Interesse wärmstens zu empfehlen.

*Winterer, **Werben und Sterben.** Freiburg i. B., Afrika-Verlag, 1923. 456 Seiten, 2400 M. Ein Traum aus Deutsch-Ostafrika heißt der Untertitel dieses Romans. Der Verfasser hat als Major der Schutztruppe Deutsch-Ost gründlich kennen gelernt. Ihm lag daran, unserer heldenhaften bewaffneten Wehr dort unten ein Ehrendenkmal zu setzen. Und sein Ziel hat er erreicht. Mit großer Anschaulichkeit sind einst deutsches Tropengebiet und vor allem die zahllosen guten Eigenschaften seiner Negerbevölkerung geschildert. Das Buch bringt aber auch noch mehr. Es wird zum Ehrendenkmal deutscher Kolonisationsgabe, denn wo rührte sonst die Treue eines Mannes wie des Sultans Kahigi von Kianya her, die Treue bis zum Tod, wenn nicht von der Anerkennung deutscher Art und deutschen Wesens? Auch diesem Werk aus der mächtig anschwellenden Kolonialliteratur darf weiteste Verbreitung gewünscht werden.

Digitized by Google

*Viera, **Jumba, der afrikanische Lausbub.** München, Verlag Bruckmann, 1922. 93 Seiten, 40 M. Eine Erzählung aus den letzten Tagen Deutsch-Ostafrikas zur Zeit der Kämpfe am Kilima-Njaro. Es wird packend geschildert, wie die Truppen Lettow-Vorbecks in ihre Aufgabe hineinwuchsen zu jener Festigkeit, die später selbst die härtesten Proben bestand. Die einzelnen Menschen sind typisch gezeichnet, insonderheit auch die Lausbuben, die kleinen schwarzen Signalschüler, die als Nachrichtenübermittler und Verbindungsleute treffliche Dienste geleistet haben.

*Schulze, **Bana Upanga und Katakata, der Held von Kamerun.** Leipzig, Gose & Tetzlaff, 1922. 278 bzw. 391 Seiten, je 1500 M. Zwei ganz ausgezeichnete Bücher für Freunde unserer einstigen Kolonien und vor allem für die deutsche Jugend. In Bana Upanga lernen wir die Siegestaten und Forscherbahnen des Reichskommissars Wissmann kennen. Buschiri tritt handelnd auf. Und der Held von Kamerun ist der bekannte Major Hans Dominik. Beide Werke sind im vaterländischen Geiste geschrieben. Sie vermitteln nicht nur die Kenntnis unserer Kolonialgeschichte und von Land und Leuten Deutsch-Ostafrikas und Kameruns, sondern pflegen bewußt den Sinn für Heldentum und Pflichterfüllung als höchste Zierde eines deutschen Mannes. Hervorgehoben sei, daß Katakata nach eigenen Aufzeichnungen Dominiks geschrieben ist.

*v. Winterfeld-Damerow, **Aus verlorenem Land.** Stuttgart/Berlin, Deutsche Verlagsanstalt, 1922. 86 Seiten, 450 M. Erinnerungsblätter aus Deutsch-Südwestafrika ist der Untertitel dieser nach Sprache, Inhalt und dichterischem Schwung bedeutenden Gedichtsammlung. Als Offizier hat der Verfasser den Hererokrieg und den Hottentottenaufstand mitgemacht. Der Verlust unserer Kolonien hat ihm die fast vergilbten Blätter wieder in die Hand gedrückt. Und das deutsche Volk muß ihm dankbar sein für die Veröffentlichung. Echte Kunst und hingebungsvollste Vaterlandsliebe haben sich hier gefunden, um in kleinem Rahmen ein großes Werk zu schaffen. Weit über den Kreis alter Südwestafrikaner hinaus verdient dieses Buch Freunde zu finden.

*Besser, **Raubwild und Dickhäuter in Deutsch-Ostafrika.** Stuttgart, Franckhsche Verlagsbuchhandlung, 1919. 92 Seiten, 150 M. Ein recht interessantes Büchlein, allen Naturfreunden zu empfehlen, insonderheit solchen, die einst als Jäger durch unsere schöne Kolonie gezogen sind. Verfasser hat vierzehn Jahre in Deutsch-Ostafrika gelebt.

*Burger, **Unter den Kannibalen der Südsee.** Dresden, Deutsche Buchwerkstätten, 1923. 226 Seiten, 700 M. Im Auftrage des Linkemuseums zu Stuttgart hat Dr. Burger im Jahre 1911/12 eine ethnologische Studienreise nach den Südsee-Inseln unternommen, deren Ergebnis hier, literarisch ausgewertet, vorliegt. Die Unternehmung ist reich an Eindrücken, Erfolgen und Abenteuern gewesen. Der Forscher hat mit Vorliebe solche Stätten aufgesucht, wohin der Europäer nur selten oder nie seinen Fuß gesetzt hatte (Urwald von Neu-Guinea und benachbarte Inselwelt). Der Schilderung des Urmenschen jener Gebiete hat sein besonderes Interesse gegolten. Die Darstellung ist leicht faßlich und flüssig, ohne wissenschaftlicher Gründlichkeit zu entbehren. Auch der Flora und Fauna unseres einstigen Kolonialbesitzes wird mit Liebe gedacht. Alles in allem eine Veröffentlichung, die Kennern der Südsee empfohlen werden kann. 31 Bildtafeln nach Lichtbildern des Verfassers schmücken den Text.

Ferner sind neu erschienen:

Diem, C., Deutsche Kampfspiele 1922. Berlin 1922. Weidmannsche Buchhandlung. 560 M.
Nilson, E., Reichsversorgungsrecht und Fürsorgewesen. Dessau 1922. Verlag C. Dünnhaupt. 896 M.
*Morel, E. D., Das Gift, das zerstört. Die Mär von dem deutschen Kriegsanschlag. Frankfurt a. M. 1922. Frankfurter Societäts-Druckerei. 264 M.
Wrede, R., Der Motorbootsport. Berlin 1922. R. C. Schmidt & Co. 320 M.
Bleibtreu, H., Kohlenstaubfeuerungen. Berlin 1922. J. Springer. 360 M.
Jahrbuch für Völkerrecht und Friedensbewegung. Leipzig 1922. Der neue Geist Verlag. 420 M.
*Koester, A., Unser Recht. Berlin 1922. Verlag für Politik und Wirtschaft. 189 M.
Bredow, Th., und Müller, F., Das Luftverkehrsgesetz v. 1. 8. 1922. Berlin 1922. C. Heymann. 1120 M.
Fuchs, R., und Hopf, L., Aerodynamik. Berlin 1922. R. C. Schmidt & Co. 2000 M.
Mattern, E., Die Wasserstraßen, Häfen und Landeskulturarbeiten in Wirtschaft und Verkehr. Leipzig 1922. W. Engelmann. 9000 M.
Becker, E., Die Reichsabgabenverordnung v. 13. 12. 1919 nebst Ausführungsverordnungen. 2. Aufl. Berlin 1922. C. Heymann. 1470 M.
Korsch, K., Arbeitsrecht für Betriebsräte. Berlin 1922. Vereinigung Internat. Verlagsanstalten. 480 M.

Digitized by Google

*Preobraschenski, E., Die Ergebnisse der Genueser Konferenz und die wirtschaftlichen Aussichten Europas. Hamburg 1922. L. Hoym Nfl. 88 M.
*Voges, H., Die Belagerung von Stralsund im Jahre 1715. Stettin 1922. L. Sauniers Buchhandlung. 270 M.
*Waldeyer-Hartz, H. v., Alt-Heidelbergs Not. Ein Spiegelbild aus der Zeit der Pfalzverwüstung unter Ludwig XIV. Roman. Berlin 1922, Fr. Zillessen. 1600 M.
Marcks, E., Männer und Zeiten. Aufsätze und Reden zur neueren Geschichte. Leipzig 1922. Quelle & Meyer. 1980 M.
*Zwischen Staatsmännern, Reichstagsabgeordneten und Vorbestraften. Von A. Berlin 1922. A. Scherl. 430 M.
Westphal, E., Bismarck als Gutsherr. Erinnerungen seines Barziner Oberförsters. Leipzig 1922. K. F. Koehler. 1350 M.
Molo, W. v., Das Fridericus-Rex-Buch. Berlin 1922. W. J. Mörlins. 1260 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen siehe Heft 6 S. 316.)

Allgemeine Seekriegsgeschichte.

Gallipoli. Darstellung der englischen Landung in der Suvla-Bucht im August 1915 (M.W., 1. XI. 22). — The U. S. naval air force in action 1917-1918 (Pr. N. I., XI. 22). — Le combat de Coronel (R. M., XI. 22). — Jellicoe's memorandum van 30. October 1914 (M. B., 12. XII. 22). — De eindcijfers van den duitschen U-boot-oorlog (M. B., 12. XII. 22).

Marine- und militärische Fragen, Politik.

American naval policy (N. M. R., 8. XI. 22). — Is the fleet strategically concentrated? (Pr. N. I., XI. 22). — Some considerations affecting naval polity (Pr. N. I., XI. 22). — British realize peace value of navy (A. N. J., 11. XI. 22). — Have we enough submarines? (N. M. R., 8. XI. 22). — L'effort nécessaire (M. d. F., 21. X. 22). — Why France shies at ratifying the naval treaty (A. N. J., 11. XI. 22). — The fate of the treaty (N. M. R., 15. XI. 22). — Actual ship scrapping in abeyance (A. N. J., 25. XI. 22). — British and foreign fleet reductions (N. M. R., 22. XI. 22). — Shall Japan become second naval power (A. N. J., 2. XII. 22). — American navy personnel (N. M. R., 15. XI. 22). — Le projet de loi des cadres (M. d. F., 28. X. 22). — The rise of the engineering branch of the Royal Navy (Eg., 10. XI. 22). — Du style administratif (R. M., X. 22). — Les principes de la doctrine (R. M., XI. 22). — Modern developments in physical training (J. U. S. I., XI. 22). — Classification décimale des sciences militaires et navales (R. d'art., 15. VIII. 22). — Why U. S. should own Panama canal outposts (A. N. J., 25. XI. 22). — I movimenti nazionalisti nei paesi maomettani (Ri. M., IX. 22).

Haushalt und Verwaltung.

War department budget, fiscal year 1924 (A. N. J., 21. X. 22).

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

The new battleships (E., 3. XI. 22). — Alcune consequenze della conferenza di Washington sulle costruzioni navali (Ri. M., IX. 22). — Le vapeur-citerne „Saint Boniface" (B. t. B.V., X. 22). — The Cunard liner „Franconia" (Eg., 27. X. 22). — Die Doppelschrauben-Motorschiffe „Rheinland" und „Ermland" (W. u. R., 22. XI. 22). — 3000-I. H. P. single-screw motor ship „Eknaren" (Eg., 10. u. 17. XI. 22). — Le paquebot „Leconte de Lisle" (B. t. B.V., XI. 22). — „Le Tenessee" cargo à moteur Diesel de 11 000 tonnes (B. t. B.V., XI. 22). — Cargos à moteurs Diesel „Handicap" et „Conde de Churruca" (B. t. B.V., XI. 22). — Some recent developments in cross-channel steamer design (E., 17. u. 24. XI. 22). — Caractéristiques des formes de carène favorables aux grandes vitesses (R. M., X. 22). — Un nouveau type de gouvernail (Brevet Flettner) (B. t. B.V., XI. 22). — Das Flettnerruder (Mo. u. Mo., 5. XI. 22). — Die Einführung von Kontrapropellern (W. u. R., 22. XI. 22). — Das Kugellager im Schiffbau (D. S., 15. XI. 22). — Model experiments on destroyer propulsion (Eg., 27. X. 22). — New high-powered Augsburg Diesel engine (Ms., New York, X. 22). — New stepped-piston airless-injection engine (Ms.,

Digitized by Google

New York, X. 22). — Testing a 1000 shaft H. P. marine oil engine (Ms., New York, X. 22). — The 3400 H. P. machinery of the „Camranh" (Ms., London, X. 22). — A new british Diesel engine (Swan, Hunter and W. Richardson) (Ms., London, X. 22). — Le moteur Ripert (B. t. B. V., X. 22). — Double-acting two-stroke internal combustion engines (Eg., 10. XI. 22). — **Der Still-Motor, eine Öl-Dampfmaschine** (Mo. u. Mo., 19. XI. 22). — Modern tendencies in Diesel engine design (Ms., London, X. 22). — L'application des moteurs Diesel à la marine marchande (La Technique moderne, X. 22). — La propulsione delle grandi navi con motori a cumbustione interna (Ri. M., IX. 22). — The care and maintenance of Diesel engines (E., 27. X. 22). — Double-reduction gears for marine use: United States practice (Eg., 27. X. 22). — **Der elektrische Antrieb der Steuermaschinen auf Handelsschiffen** (S., 8. XI. 22). — **Schrumpfverbindungen an Kurbelwellen (Kruppsche Monatshefte,** X. 22). — **Ein neuer Umsteuer-Propeller** (Mo. u. Mo., 5. XI. 22). — Torsional vibration in shafting (Ms., London, X. 22). — Torsional oscillations and marine reduction gearing (E., 24. XI. 22). — **Beiträge zur Dampfkesselfrage (Die Wärme,** 17. XI. 22). — **Ölfeuerungsanlagen für den Schiffskesselbetrieb** (S., 15./22. u. 29. XI. 22). — Progress in liquid fuels (E., 27. X. 22). — **Kesselfeuerungsöl für Motoren** (H., 2. XII. 22). — **Schiffsführung und Stabilität** (W. u. R., 7. XI. 22). — **Betrachtungen über Widerstand und Antrieb von Schiffen** (S., 15./22. XI. 22). — **Die elektrische Schweißung im Schiffbau** (S., 15./22. XI. 22). — The marine and small craft exhibition (Eg., 24. XI. 22). — **Die Vorträge auf der XXIV. ordentlichen Hauptversammlung der „Schiffbautechnischen Gesellschaft"** (S., 6. XII. 22).

Werft- und Hafenbaubetrieb, Docks, Kanäle.

Häfen und Hafenprojekte in Bremen (D. S., 1. XI. 22). — **Neuerungen im Baggerbau** (D. S., 1. XII. 22). — New floating dry dock for Southampton (E., 20. X. 22). — **Schwere Längs-Aufschleppanlagen** (S., 29. XI. 22). — Marseilles-Rhone canal (E., 27. X. 22). — **Technisches über den Ausbau des Küstenkanals von Oldenburg bis Kampe** (D. S., 15. XI. 22).

Handels- und Binnenschiffahrt, Handels- und Verkehrswesen.

Lloyds register-annual report (E., 27. X. 22). — **Die Vermehrung der großen Motorschiffe** (Mo. u. Mo., 19. XI. 22). — **Die private Handelsflotte der Vereinigten Staaten** (D. S., 1. XI. 22). — **Die Bedeutung der Binnenschiffahrt** (D. S., 1. XI. 22). — **Die Schiffbarkeit der Weichsel** (H., 25. XI. 22). — **China von heute. Küsten- und Binnenschiffahrt** (H., 2. XII. 22). — Reasons for a ship subsidy (A. N. J., 18. XI. 22). — **Die Krisis der Weltwirtschaft (Weltwirtsch. Archiv,** X. 22). — **Zur Entwicklung des internationalen Handels** (W. u. St., 31. X. 22). — **Die Aussichten des russischen Außenhandels für das neue Wirtschaftsjahr** (D. W., 16. XI. 22). — **Die deutsch-russischen Lokomotiv-Seetransporte** 1921/22 (W. u. R., 22. XI. 22). — **Die Gefährdung des Oberrheins** (W. u. R., 7. XI. 22). — L'industrie du pétrole (B. t. B. V., X. 22). — **Die russische Erdölindustrie in russischem und amerikanischem Lichte** (D. W., 30. XI. 22).

Artillerie, Waffenlehre, Bomben, Pulver, Munition, Gas.

Frankreich und die schwere Fernartillerie (Art. M., X. 22). — **Einiges über Geschoßstreuungen** (Art. M., X. 22). — **Relativität nnd Schießen** (T. u. W., 11./12. Heft, 22). — Artillery, and the lessons we have learnt with regard to it in the late war (J. U. S. I., XI. 22). — Sur la différentiation de la formule de l'Aide-Mémoire (R. d'art, 15. VIII. 22). — A range corrector (The coast artillery journal, X. 22). — Suggestions for training the anti-aircraft gunner (The coast artillery journal, IX. 22). — Beschouwingen over den afweer van bommenaanvallen met vliegtuigen op schepen door middel van A. L. geschut (M. B., 12. XII. 22). — **Meßbildaufnahmen in der Ballistik und Schießtechnik** (T. u. W., 11./12. Heft, 22). — **Russisches 75 mm-Geschoß** (Z. Sch. u. Spr., X. 22). — Comment tenir compte de la vivacité de la poudre des tubes fusants (R. d'art., 15. VIII. 22). — **Über die Gesundheitsschädlichkeit der Nachschwaden von Chloratsprengstoffen** (Z. Sch. u. Spr., X. 22). — Giftiga gaser och deras anvandning (Artilleri Tidskrift, 3./4. Heft, 22).

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Om anvendelsen af forankrede miner (T. f. S., XI. 22). — Les flottes sous-marines (M. d. F., 11. XI. 22). — The propulsion of submarines (E., 17. XI. 22).

Luftfahrwesen.

The Dobkevicius monoplane (Ae., 18. X. 22). — Metal aeroplane construction (E., 3. XI. 22). — The Bille variable surface aeroplane (Ae., 15. XI. 22). — The Marcel Besson quadruplane (Ae., 15. XI. 22). — **Drei neue kleine L. F. G.-Flugzeuge** (Mo., 20. XI. 22). —

Digitized by Google

Flugboot und Schwimmerflugzeug (Mo., 31. X. 22). — Admiral Fiske on the torpedoplane (A. N. J., 2. XII. 22). — Flying a „slotted wing" machine (Ae., 22. XI. 22). — The Pulitzer trophy race (Ae., 8. u. 22. XI. 22). — On the gliding competition (Ae,, 18. X. 22). — Der Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1922 (Z. Fl. u. Mo., 30. X. 22). — Lehren des Rhönfluges 1922 (Z. Fl. u. Mo., 30. X. 22). — Zur Frage der Förderung des Segelfluges (Z. Fl. u. Mo., 30. X. 22). — Lessons from Itford (Ae.. 1. XI. 22). — Der Segelflug und die Rhön-Segelflug-Wettbewerbe (Z. V. d. Ing., 11. XI. 22). — On the gliding epidemic (Ae., 15. u. 22. XI. 22). — Der erste englische Segelflug-Wettbewerb (Mo., 30. XI. 22). — Die Entwicklung des Flugzeugmutterschiffs (S., 29. XI. 22). — Des bases de l'aviation maritime (R. M., X. 22). — Planning an airplane landing field (A. N. J., 2. XII. 22). — Turbo-compressors for aeroplanes (E., 3. XI. 22). — Ein amerikanischer Beitrag zur Lösung der Fahrgestellfrage (Z. Fl. u. Mo., 15. XI. 22). — Luftgekühlte Sternflugmotoren (Mo., 20. XI. 22). — Lo stato attuale degli studi sulla fotogrammetria aerea (Ri. d. art., VII./VIII. 22). — The probable influence of air reconnaissance on strategy and tactics (J. U. S, I., XI. 22).

Elektrizität, Telegraphie, Telephonie und andere Nachrichtenmittel.

Developments in radio telegraphy und telephony (E., 10. XI. 22). — Die neue Großfunkstelle „Radio-France" (St. Assise) (El. Z., 30. XI. 22). — Die telegraphischen Verbindungen Deutschlands mit Übersee (F., XII. 22). — Les appareils de télégraphie sans fil à bord des navires de commerce (B. t. B. V., XI. 22). — Der drahtlose Telephoniedienst in Deutschland (El. Z., 9. XI. 22). — Telephone possibilities in Europe (Eg., 10. XI. 22). — Wired-wireless telephony by the post office (Eg., 10. XI. 22). — A million-volt transformer (E., 24. XI. 22). — Zur Überspannungsfrage (El. Z., 30. XI. 22).

Rechtsfragen.

Riforme nella giustizia militare marittima (Ri. M., IX. 22).

Nautische Fragen.

The influence of the depth of water on the speed of warships (E., 20. X. 22). — Årsberättelse i navigation och sjöfart (T. i. S., 10. Heft, 22). — Das Steuern der Schiffe (Schiffahrts-Zeitung, 11. XI. 22). — Über die Weiterentwicklung des Behm-Lotes und das Prinzip des Kurzzeitmessers (A. H., Heft 11, 22). — Die Bedeutung des elektrischen Wegweisers für die Seeschiffahrt (D. S., 15. XI. 22). — Un appareil de sondage automatique et continu (R. M., XI. 22). — New device to guide ships through fog (A. N. J., 2. XII. 22). — De onderwater loodskabel (M. B., 12. XII. 22). — Die Trombe von Cuxhaven am 16. 7. 1922 (A. H., Heft 11, 22). — Die Ausnutzung von Ebbe und Flut an den deutschen Küsten (Z. V. d. I., 2. XII. 22).

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Die Ringwadenfischerei im Frühjahr 1922 (M. Fis. V., Heft 11/12, 22). — Précautions à prendre contre les incendies à bord des pétroliers et des batiments chauffant au pétrole (B. t. B. V., X. 22). — Verhütung von Brandausbrüchen auf Motorbooten (Se., 23. XI. 22). — Le sauvetage des navires (R. M., X. 22).

Sport.

Die neue R-Formel und ihre Produkte (Se., 2. XI. 22). — Modernes 8 m-Vorderkajütboot (Se., 9. XI. 22). — Zwei Seejollen (Se., 9. XI. 22). — Schneller Verkehrskreuzer (Se., 16. XI. 22). — Die Verbrennungskraftmaschinen im modernen Motorbootsport (Se., 23. XI. 22). — Ein Schnellboot aus Duraluminium (Se., 30. XI. 22). — Die 20 qm-Flossenkiel-Klasse (Se., 30. XI. 22). — Streifzüge in das Gebiet des Wasserrechts (Se., 7. XII. 22).

Geschichtliches, Geographisches.

Les officiers de la marine royale et la révolution (R. M., X. 22). — Karthagische Seestrategie im Jahre 406 v. Chr. (Hermes, Zeitschrift für klass. Philologie, 52. Band, 2. Heft). — Taktische Flottenmanöver im Altertum (Hermes, Zeitschrift für klass. Philologie, 54. Band, 2. Heft). — Kleine Studien zur Marinegeschichte des Altertums (Hermes, Zeitschrift für klass. Philologie 57. Band, 3. Heft).

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW 68, Kochstr. 68—71.

Digitized by Google

Digitized by Google

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

Digitized by Google

Wissenschaftliche Expeditionen und Unternehmungen zur See ausgeführt und unterstützt von der Kaiserlichen Marine.

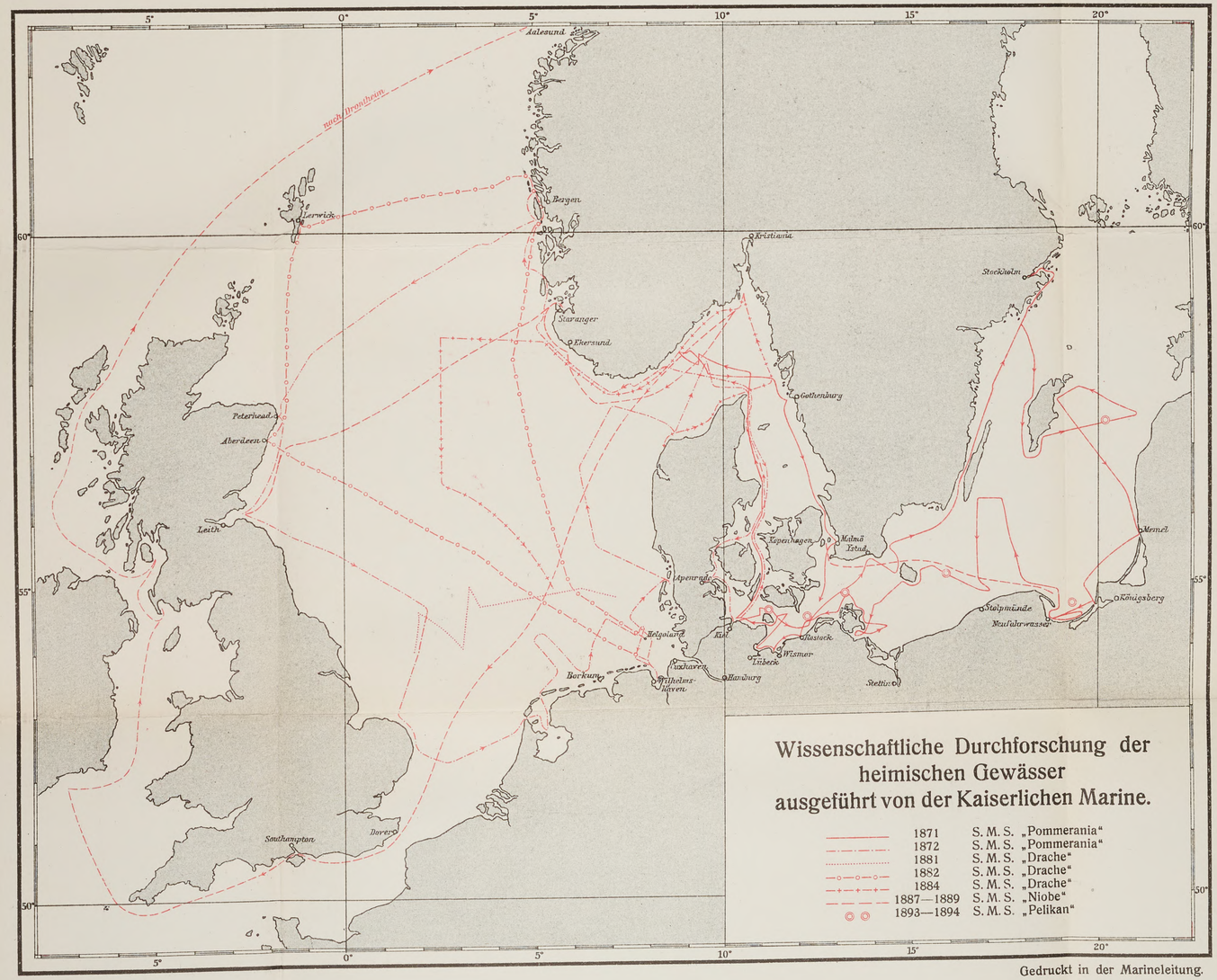
Kartenbeilage 4.

1874—1876	S. M. S.	„Gazelle“
1876—1878	S. M. S.	„Elisabeth“
1879	S. M. S.	„Luise“
1879	S. M. S.	„Bismarck“
1882	S. M. S.	„Moltke“
1898—1899	Dampfer	„Valdivia“
1901—1903	Dampfer	„Gauß“
1906—1907	S. M. S.	„Planet“
1911—1913	S. M. S.	„Möwe“

Wissenschaftliche Durchforschung der heimischen Gewässer siehe Rückseite dieser Karte.

Gedruckt in der Marineleitung.

Digitized by Google



Gedruckt in der Marineleitung.